

Young Stars



Schülerhandbuch

Inhaltsverzeichnis

Herzlich willkommen!	3
Dein Weg zur Lizenz	4
Die Ausrüstung	7
Der Sprungablauf	16
Verhalten in besonderen Fällen	21
Der Landefall	36
AFF-Level 1–7	37
Statustabelle	45
Absetzvorgang und Absprungreihenfolge	46
Weitere Freifallaufgaben	48
Weitere Aufgaben am Schirm	49
Allgemeine Sicherheitsregeln	50
Ausblick auf die Disziplinen	52
Was dir noch alles passieren wird	54
Foto, Video und Social Media	57
Packanleitung	58
Glossar	72

Impressum

YourSky Luftsport Schülerhandbuch

Ausgabe 2, Juli 2025

Herausgeber:

YourSky Luftsport
Steffen Ahrens
Otto-Lilienthal-Str. 23
27777 Ganderkesee

Tel.: 04222 70960
E-Mail: info@yoursky.de
Web: www.yoursky.de

Redaktion:

Torsten Borries
Jan-Claas Dirks
Kathrin Dummann
Nicole Gronert
Tom Hanisch
Verena Jürgens

Mit Fotos von:

Lea Ahrens
Torsten Borries
Jan-Claas Dirks
Timo Gerdes
Verena Jürgens
Markus Lentschig
Michael Stüben
Ole Wetjen
Deutscher Fallschirmsportverband e. V.
Fa. Airtec
Fa. Performance Designs

Zur besseren Lesbarkeit wird in diesem Buch auf die gleichzeitige Verwendung von Sprachformen jeglichen Geschlechts verzichtet. Es wird das generische Maskulinum verwendet, wobei alle Geschlechter gleichermaßen gemeint sind.

Herzlich willkommen!

Liebe Kursteilnehmer,

ihr habt euch nunmehr entschlossen, das Fallschirmspringen zu erlernen. Eine gute Entscheidung, denn ihr werdet eine faszinierende und facettenreiche Sportart kennen lernen.

Dieses Handbuch fasst die Inhalte des theoretischen Unterrichts und eurer praktischen Sprungausbildung zusammen. Es dient euch als Unterstützung beim Lernen und ist ein Nachschlagewerk, in dem ihr das, was ihr während der Erstausbildung und auch später lernt, nachlesen und euch in Erinnerung rufen könnt.

Wendet euch im Zweifelsfall bei offenen Fragen immer an einen Sprunglehrer.

Wir wünschen euch viel Spaß beim Lernen, der theoretischen und praktischen Sprungausbildung und Blue Skies für eure Sprünge!

Euer Ausbilder-Team von YourSky Luftsport



Dein Weg zur Lizenz

Groundschool

Am Freitagabend beginnt die Ausbildung im Rahmen des Theorieunterrichts, der Groundschool. Diese endet am Samstagabend mit einer theoretischen und praktischen Prüfung, so dass du am Sonntag, nach Bestehen der Prüfungen, deinen ersten Sprung (AFF-Level 1) absolvieren kannst.

AFF-Level

Es gibt sieben AFF-Level, die aufeinander aufbauen. Hierfür werden mindestens sieben Sprünge benötigt, bei Nichtbestehen eines Levels muss dieser wiederholt werden. Das ist jedoch keine Seltenheit, von daher keine Panik, wenn es mal passieren sollte. :)

Solostatus

Nachdem alle sieben AFF-Level bestanden wurden, darf der erste Solosprung absolviert werden, d.h. du darfst nun alleine aus dem Flugzeug springen. Der erste Solosprung muss innerhalb von 36 Stunden nach dem bestandenen Level 7-Sprung gemacht werden.

Vor jedem Solosprung erhältst du einen Sprungauftrag von einem Lehrer, d.h. er sagt dir, was du im Freifall und am Schirm zu machen hast – siehe hierzu auch Weitere Freifallaufgaben auf und Weitere Aufgaben am Schirm. Du springst dabei regulär aus 4000 m (außer bei den Höhenabbausprüngen, siehe Höhenabbausprünge). Spätestens jetzt solltest du dich an das Packen deines Hauptschirms trauen. Wir bieten Packkurse am Sprungplatz an und stehen natürlich auch während des Sprungbetriebs unterstützend zur Seite. Neben den Solosprüngen folgen sogenannte Coaching- und Höhenabbausprünge auf dem Weg zur Lizenz:

Coachingsprünge

Im Rahmen von fünf Sprüngen wird dich ein Coach begleiten und dir einen ersten Einblick in das Formationsspringen und insbesondere in das Springen mit anderen Fallschirmspringern geben. Hier geht es um Grundlagen, wie gemeinsames Springen / Wahrnehmung eines anderen Springers im Freifall und während der Schirmfahrt, gemeinsam („gelinkt“) aus dem Flugzeug zu springen, auf einer Höhe zu fliegen („leveln“), anzufliegen und wieder zu separieren (Abstand aufzubauen vor der Schirmöffnung). Bevor du mit den Coachingsprüngen beginnst, musst du mindestens fünf Solosprünge absolviert haben.

Höhenabbausprünge

Bei den drei Höhenabbausprüngen lernst du, wie du dich verhältst, wenn du aus geringerer Höhe abspringst. Die Absprunghöhen sind 2000 m, 1500 m und 1200 m. Dabei übst du, wie du dich verhältst, wenn du frühzeitig das Flugzeug verlassen musst.

Prüfung

Die praktische Lizenzprüfung umfasst zwei Prüfungssprünge und kann nach 23 absolvierten Sprüngen (inklusive der AFF-Level) durchgeführt werden. Sie muss vorab durch den Ausbildungsleiter beim Deutschen Fallschirmsportverband, dem DFV e.V., angemeldet und genehmigt werden.

Der erste Prüfungssprung ist ein flacher Sprung, wie wir ihn von den Höhenabbausprüngen kennen. Die Absprunghöhe beträgt 1 200 m. Es geht um einen stabilen Exit und ein stabiles Pullen kurz nach dem Exit. Lande nicht weiter als 50 m entfernt vom Zielkreis. Jedoch gilt stets: Sicherheit geht vor.

Der zweite Prüfungssprung ist aus 4 000 m und umfasst einen stabilen Exit, einen Salto, eine Fassrolle, eine 360°-Drehung sowie einen sauberen Track (schnelle Vorwärtsfahrt).

Die theoretische Prüfung muss bereits vorher geschrieben werden und bestanden sein bevor man zur praktischen Prüfung antritt. Zur Vorbereitung auf die theoretische Prüfung gibt es hilfreiche Apps (u.a. <https://www.dfv.aero/Unser+Sport/Ausbildung/Theorie>). Die theoretische Prüfung ist ein Multiple-Choice-Test, welcher 100 Fragen aus sieben Themengebieten umfasst (Luftrecht, Meteorologie, Freifall, Aerodynamik, Technik, Verhalten in besonderen Fällen, menschliches Leistungsvermögen). Am Sprungplatz stehen Bücher zu diesen Themen zum Ausleihen zur Verfügung. Wenn du Fragen zu einem Thema / einer Frage hast, sprich deine Lehrer jederzeit an – wir helfen gerne! Zum Bestehen der Prüfung musst du in jedem Fach mindestens 84 % richtig beantworten.

Du musst zum Zeitpunkt deiner praktischen Prüfung deinen Hauptschirm packen können. Fange frühzeitig an, dies zu üben. Wir bieten hierfür Packkurse an und du kannst das Packen während des Sprungbetriebs üben. Als Schüler musst du beim Packen an drei bestimmten Schritten während des Packvorgangs gecheckt werden (dies muss von der checkenden Person gegengezeichnet werden). Eine Anleitung findest du auch in diesem Handbuch im Kapitel Packanleitung.

Beispielhafter Ablauf einer Ausbildung

Frau Springer benötigt neun Sprünge für die sieben AFF-Level. Sprünge 10 – 14 sind Solosprünge, bei denen sie jeweils einen Sprungauftrag erfüllt. Bei Sprung 15 – 17 absolviert sie ihre drei Höhenabbausprünge. Im Anschluss schreibt sie ihre theoretische Prüfung. Sprung 18 ist ein Solosprung und darauf folgen die fünf Coachingsprünge (Sprung 19 – 23). Sprung 24 und 25 sind weitere Solosprünge. Nun fühlt sich Frau Springer bereit für die zwei Prüfungssprünge, die sie besteht. :)

Lizenzbeantragung

Nach bestandener Prüfung kannst du deine Lizenz beim Fallschirmsportverband beantragen. Hier müssen folgende Dokumente eingereicht werden:

- Prüfungsnachweis 10 (für die bestandene praktische Prüfung)
- Befähigungsnachweis
- Antwortbogen Theorieprüfung
- Passbild
- Kopie des Führerscheins oder Nachweis der Teilnahme „Sofortmaßnahmen am Unfallort“
- Kopie Personalausweis

Nun fehlt noch die Überweisung der Kosten für die Lizenzerstellung an den DFV. Der Betrag und die Bankverbindung wird dir von uns mitgeteilt.

Du darfst in der Zeit zwischen der bestandenen Lizenzprüfung und dem Erhalt deiner Lizenz (sprich: deine Lizenz in der Hand zu halten) leider nicht springen. In der Regel liegt die Lizenz innerhalb von fünf Tagen vor.

Ein weiteres Thema ist die Versicherung. Während deiner AFF-Ausbildung bist du über YourSky Luftsport haftpflichtversichert. Sobald du deine Lizenz hast, musst du eine eigene Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben. Eine Möglichkeit besteht bei unserem Fachverband, dem DFV e.V.: <https://www.dfv.aero/DFV/Mitgliedschaft+Service/Partnerangebote/Versicherungen>.

Es gibt weitere Versicherungen, wie beispielsweise Unfallversicherung, Berufsunfähigkeitsversicherung usw., welche jedoch nicht verpflichtend sind.



Die Ausrüstung

Im Fallschirmsport gibt es diverse Ausrüstungsgegenstände. Wir gehen an dieser Stelle auf die Grundausrüstung ein. Irgendwann wirst vielleicht auch du an dem Punkt sein, an dem du dir deine eigene Ausrüstung zulegst. Lass dich vorab von deinen Sprunglehrern, einem Fallschirmwart oder -techniker beraten, was für dich am besten geeignet ist, wir stehen dir gerne mit Rat zur Seite.

Egal, ob Gurtzeug oder Höhenmesser, alle Komponenten gibt es in unterschiedlichen Ausführungen / von diversen Herstellern. Sobald du einen neuen bzw. dir unbekanntem Ausrüstungsgegenstand springst, mach dich am Boden im Detail damit vertraut.

Gurtzeug



Gurtzeug

Das Gurtzeug ist der „Rucksack“, in dem der Haupt- und Reserveschirm sowie der Öffnungsautomat verpackt sind. Das Gurtzeug umfasst viele Komponenten.



Öffnungsautomat
„CYPRES“

Oben ist ein Sichtfenster für den **Öffnungsautomaten** (engl. „Automatic Activation Device“, AAD) eingebaut. Das Sichtfenster kann sich auch unter der Reserveklappe oder auf der Rückenseite des Gurtzeugs befinden.



Reserve-Pin

Auf dem oberen Teil des Gurtzeugs befindet sich die Klappe, welche den Reservecontainer verschließt. Öffnest du (vorsichtig) diese Klappe, siehst du den **Reserve-Pin**, welcher bei einer Reserveaktivierung gezogen wird.



Hauptschirm-Pin

Am unteren Teil des Gurtzeugs befindet sich der Container für den **Hauptschirm**, welcher ebenfalls mit einem, beim Hauptschirm gebogenen Pin, verschlossen ist. Der Hauptschirm-Pin ist an der Hilfsschirmverbindungsleine (engl. „Bridle“) befestigt, welche den Hauptfallschirm mit dem Hilfsschirm verbindet. Im Inneren des Containers ist der Hauptschirm noch einmal im **Bag** (engl. „POD“, „Parachute Opening Device“) verpackt.

Der Hilfsschirm ist unter dem Hauptschirmcontainer in der Hilfsschirmtasche verstaut (engl. „BOC“, „Bottom of Container“) und wird mithilfe des **Hauptschirm-Griffs** aus der Tasche gezogen.



Hauptschirm-Griff

Auf der anderen Seite der Tasche befindet sich ein zweiter Aufziehgriff (engl. „Main Override Device“ / MOD oder auch „Shit-Handle“), der nur an Schülergurtzeugen zu finden ist und ausschließlich von Lehrern benutzt wird.



„Shit-Handle“

Das **Dreiringsystem** ist jeweils an der rechten bzw. linken Seite angebracht und ist die Verbindung zwischen den Haupttragegurten des Hauptschirms und dem Gurtzeug. Wenn du deinen Hauptschirm im Rahmen der Notprozedur (was das ist, lernst du noch (siehe Notprozedur) abtrennst, wirkt meistens ein enormer Zug auf die Haupttragegurte. Das Dreiringsystem greift das Konzept des Flaschenzugs auf und reduziert diese Kraft immens.

Die **Reserve Static Line (RSL)**, die Reserveaufziehleine, kann automatisch den Reserveschirm öffnen, wenn du deinen Hauptschirm abtrennst (s.u.). Sie ist an einem kleinen Extra-Ring am Haupttragegurt des Hauptschirms befestigt – nicht an einem Ring des Dreiringsystems! Die RSL verbindet den Haupttragegurt mit dem Reservekabel über einen „Schnappschäkel“.



Dreiringsystem und RSL

Der Ablauf ist wie folgt: Angenommen, du führst die Notprozedur durch. Sobald du dabei den Hauptschirm abtrennst, fliegt dieser mit den Haupttragegurten weg. Das ist so gewollt. An einem der beiden Haupttragegurte ist die RSL an einem Ring befestigt und wird mitgezogen. Die RSL zieht dadurch den Reservepin heraus, so dass die Reserveöffnung eingeleitet wird und sich der Reserveschirm öffnet.

Es gibt Situationen, in denen du die Aktion der RSL vermeiden möchtest, z.B. bei einer Wasserlandung (siehe Wasser / See / Fluss). Dafür ziehst du an der kleinen Fahne der RSL und löst somit diese von dem kleinen Ring. Beim Abtrennvorgang des Hauptschirms fliegt dieser mit den Haupttragegurten weg, zieht aber die RSL nicht mit.

Damit die RSL funktioniert, muss sie also eingehakt sein, und der Hauptschirm muss zumindest teilweise geöffnet sein, um ausreichend Zug an der RSL zu entwickeln.



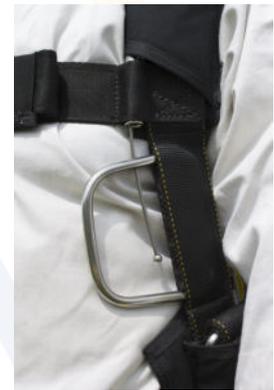
Brustgurt und Beingurte

Der **Brustgurt** und die **Beingurte** sind keine Anschnallgurte an das Gurtzeug. Besteige niemals ein Flugzeug mit nicht-geschlossenem Brustgurt oder locker sitzenden Beingurten! Verlasse auch die Packhalle immer einstiegsbereit, d.h. der Brustgurt ist geschlossen, die Beingurte sind fest angezogen, und du wurdest von zwei Lehrern gecheckt. Beim Ausziehen wird nur der Brustgurt geöffnet; die Beingurte werden nur gelockert, aber nicht aus den Schnallen ausgefädelt.



Trennkissen

Mit dem Ziehen des **Trennkissens** trennst du im Rahmen der Notprozedur den Hauptschirm ab. Das Ziehen des **Reservegriffs** aktiviert die Reserveöffnung. Beide Griffe, Trennkissen und Reservegriff, müssen stets erreichbar und greifbar sein. Checke, nachdem du das Gurtzeug angezogen hast, ob du das Trennkissen und den Reservegriff problemlos mit beiden Händen greifen kannst.



Reservegriff

Hauptschirm



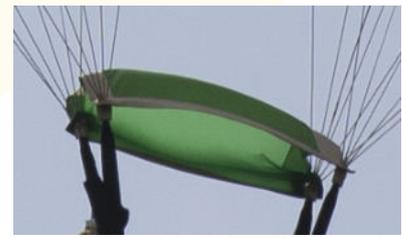
Dein **Hauptschirm** (auch **Hauptfallschirm** oder **Hauptkappe**) trägt dich sicher zum Erdboden. Er ist wie eine Tragfläche geformt und fliegt selbständig vorwärts durch die Luft. Die dabei erzeugte Luftströmung über die Tragfläche bewirkt an der Oberseite des Fallschirms einen Unterdruck und an der Unterseite einen Überdruck. Die Kombination aus den beiden Kräften bewirkt einen Auftrieb, der uns in der Luft hält.

Ein Hauptschirm hat meist neun **Zellen**, die in 18 **Kammern** unterteilt sind. In Flugrichtung vorne, an der „Nase“, sind die Zellen geöffnet. Luft dringt so in den Fallschirm ein und wird darin gestaut, so dass sich die Tragfläche formt. Die Kammern sind durch **Überstromlöcher** (engl. „*Crossports*“) verbunden, so dass sich die Luft gleichmäßig verteilen kann.



Crossports

Das kleine rechteckige Stoffteil direkt über dem Kopf des Springers ist der **Slider** (dt. „*Öffnungsverzögerungstuch*“). Er ist für eine langsame bzw. verzögerte Öffnung zuständig. Er wird während des Packvorgangs so weit wie möglich an den Fallschirmstoff geschoben (also weg vom Kopf des Springers). Bei der Öffnung hält der Slider die Leinenbündel zusammen und verhindert eine ruckartige Öffnung. Nach und nach füllen sich die Zellen mit Luft, drücken so die Leinen auseinander, und der Slider rutscht nach unten.



Slider

Der Fallschirm hat **Fangleinen und Steuerleinen**, die an den vorderen und hinteren **Haupttragegurten** befestigt sind. Die Fangleinen sind in die Gruppen A, B, C und D eingeteilt. An der Nase sind die A-Leinen, die kürzesten, befestigt, gefolgt von den B-Leinen. Die A- und B-Leinen gehen ineinander über und sind an den vorderen Haupttragegurten befestigt. Die C- und D-Leinen laufen, ebenfalls vereint, zu den hinteren Haupttragegurten.



Steuer- und Fangleinen

Hinten außen am Schirm sind die **Steuerleinen** angebracht, die zu den Steuerschlaufen führen – die ebenfalls an den hinteren Haupttragegurten befestigt sind. Der Fallschirm wird beim Packen an den Steuerschlaufen vorgebremst, entwickelt nach der Öffnung also nicht sofort die volle Geschwindigkeit.

Reserveschirm

Der **Reserveschirm** ist ein Fallschirm mit sieben Zellen. Er ist ansonsten identisch zum Hauptfallschirm aufgebaut, wurde jedoch an vielen Stellen auf Öffnungsgeschwindigkeit und -zuverlässigkeit optimiert. Er hat ebenfalls Steuerschlaufen zum Lenken und Bremsen, und er ist genauso vorgebremst. Allerdings kannst du den Reserveschirm nicht abtrennen, im Gegensatz zum Hauptschirm.

Öffnungsautomat / Automatic Activation Device (AAD)

Der Öffnungsautomat löst automatisch den Reserveschirm aus, sobald man in einer bestimmten Höhe eine gewisse Sinkgeschwindigkeit überschreitet – wenn man also zu tief und zu schnell ist.

In unseren Leihgurtzeugen verwenden wir ausschließlich Geräte des Herstellers Airtec (aus Bad Wünnenberg). Sie sind mit dem **CYPRES** (CYbernatic Parachute RElease System) Marktführer und auch Erfinder der elektronischen Öffnungsautomaten. An unserem Platz und praktisch allen anderen Sprungplätzen ist ein eingeschalteter Öffnungsautomat beim Fallschirmsprung verpflichtend.

Als Schüler springst du mit einem Student-CYPRES. Es wird auslösen, wenn du unterhalb von 300 m mit einer Geschwindigkeit von 13 – 35 m/s fällst, oder unterhalb von 225 m schneller als 35 m/s fällst. Unter 40 m wird es nicht mehr auslösen. Der Öffnungsautomat trennt nicht den Hauptschirm ab. Das CYPRES ist erst ab 450 m (im Steigflug) aktiv (Ausnahme: Tandem-CYPRES ab 900 m).

Schalte den Öffnungsautomaten ein, bevor du dein Gurtzeug anziehst. Merkst du während des



CYPRES: Steuereinheit, Cutter und Bedienteil

Steigflugs, dass du vergessen hast, es einzuschalten, springst du nicht und landest mit dem Flieger. Das Einschalten im Flugzeug ist nicht zulässig.

Ist ein Schüler-CYPRES im Flugzeug und der Schüler kann nicht springen, so muss der Pilot informiert bzw. das CYPRES ausgeschaltet werden. Beim schnellen Sinken eines Absetzflugzeugs könnte das Schüler-CYPRES sonst auslösen!

Das Ein- und Ausschalten durch mehrmaliges Drücken des Bedienknopfes übst du mit deinem Sprunglehrer. Einmal eingeschaltet, bleibt das CYPRES 14 Stunden bereit und schaltet sich dann aus. Nimmst du morgens ein Leihgurtzeug mit eingeschaltetem CYPRES, so kläre, dass es nicht über Nacht eingeschaltet war und sich bald abschalten wird. Im Zweifelsfall: CYPRES aus- und wieder einschalten.

Höhenmesser



Digitaler Höhenmesser

Der abgebildete digitale **Höhenmesser** ist das Modell, welches wir in der Ausbildung verwenden und auch zum Verleih zur Verfügung stellen. Im Steigflug wird die ansteigende Höhe bis 1000 m in 5 m-Schritten dargestellt, darüber in 10 m-Schritten.

Beim Einschalten am Boden kalibriert sich der Höhenmesser auf „0“.



Analoger Höhenmesser

Vor einigen Jahren haben wir in der Ausbildung noch mit analogen Höhenmessern gearbeitet. Im Inneren misst eine Druckdose wie in einem Barometer den Luftdruck und überträgt ihre Ausdehnung mechanisch auf die Nadel. Daher muss der Höhenmesser am Boden auf „0“, d.h. den aktuellen Luftdruck, eingestellt werden. Dafür gibt es am Gehäuse einen Ring zum Verstellen.

Im Steigflug dreht sich der Zeiger im Uhrzeigersinn, im Freifall / Sinkflug gegen den Uhrzeigersinn. Die Höhe zwischen 4000 m und 800 m wird in 100 m-Schritten dargestellt, darunter in 50 m-Schritten.

Lerne deinen Höhenmesser in Ruhe kennen und stelle ihn richtig ein, bevor du in den Flieger steigst.

Helm



Offener Hartschalenhelm



Sprungbrille



Sprung-
kombi

Der Kopf muss stets geschützt sein, nicht nur beim Einstieg in das Flugzeug oder bei der Landung, sondern auch während des Freifalls. Es kann passieren, dass man mit anderen Springern zusammen stößt oder beispielsweise bei einer Drehung ein Bein oder eine Hand an den Kopf bekommt.

Während der Ausbildung wirst du mit einem offenen **Helm** springen. Später ist es deine Entscheidung, ob du einen offenen oder einen Helm mit Vollvisier wählst.

Im Falle eines offenen Helms brauchst du eine **Schutzbrille**, um deine Augen im Freifall zu schützen. Es gibt spezielle, etwas größere Modelle für Brillenträger.

Während der Ausbildung bekommst du einen Anzug / eine **Sprungkombi**, kurz Kombi, von uns gestellt. Sie ist mit sogenannten Griffleisten ausgestattet, an denen dich der Lehrer festhalten kann.

Sobald du deine Lizenz hast, kannst du sowohl mit einer Kombi als auch mit deiner Alltagskleidung springen. Alltagskleidung darf nicht zu weit sein, damit Griffe nicht verdeckt werden können. Je nach Disziplin gibt es eine Vielzahl speziell gestalteter Kombis. Bedenke bei der Wahl deiner Kombi bzw. des Materials deine Körpergröße und -statur. Mit der Wahl des Materials und der Passform lässt sich die Fallgeschwindigkeit beeinflussen.



Funkempfänger mit Laut-
sprecher

Bei deinen ersten Sprüngen (Level 1 – 7) wirst du im Freifall von deinen Lehrern begleitet. Sobald dein Schirm seine Bremswirkung entfaltet, sind die Lehrer nicht mehr an deiner Seite. Jedoch unterstützen sie dich über Funk bei der Schirmfahrt und Landung. Hierfür hast du einen **Funkempfänger** am Ohr / im Helm.



Der **akustische Höhenwarner**, auch „Dytter“, ist ein kleines Gerät, welches im Helm (am Ohr) platziert wird und dir ein akustisches Signal (Piepen) gibt, wenn du auf bestimmten Höhen bist. Du kannst mehrere Höhen eingeben, so dass es beispielsweise bei der Höhe piepst, bei der du deinen Schirm öffnest und bei der Höhe, in der du deine Landeinteilung beginnst.

Akustischer Höhenwarner

Während deiner Ausbildung springst du bereits bei den ersten Sprüngen mit einem akustischen Höhenwarner. Jedoch ist er zu Beginn nur als Backup geplant. Er gibt nur ein Signal ab, wenn du dich in 1200 m noch im Freifall befindest. Dies bedeutet dann: ZIEH SOFORT! Wenn alles nach Plan A läuft, wirst du das Signal bei deinen ersten Sprüngen gar nicht hören.

Bei den Coachingsprüngen springst du dann mit einem akustischen Höhenwarner, der dir in unterschiedlichen Höhen geplant (Plan A) ein Signal ausgibt. Er ist sehr zu empfehlen und in verschiedenen Disziplinen (z.B. im Freefly) sogar vorgeschrieben.

Wir empfehlen jedem Springer, sich zeitnah einen akustischen Höhenwarner anzuschaffen. Gerne... vielleicht sogar *unbedingt* ;) kannst du dies auch bereits während deiner Ausbildung erledigen und mit ihm springen.

Sprungablauf

Lernziele bei jedem Sprung

Jeder Sprung in der AFF-Ausbildung bringt dich durch seine Übungsinhalte gezielt dem sicheren Solo-Freifall näher. Es sind für jeden Level Ziele festgelegt. Über alle Level hinweg gibt es folgende Lernziele:

- Gewöhnung an den Freifall
- bewusste Einnahme einer Körperhaltung
- Aufnahmebereitschaft und Aufmerksamkeit
- koordinierte Körperbewegung bei den Aufziehbungen
- konzentriertes Ablesen des Höhenmessers
- kontrollierter Freifall
- stabile Einleitung der Schirmöffnung
- kontrollierte Schirmarbeit mit Landung
- Spaß haben!

Die Lernziele der einzelnen Level findest du in diesem Handbuch im Kapitel AFF Level 1–7.

Vorbereitung

Nachdem deine Lehrer überprüft haben, ob Wind und Wetter deinen Sprung zulassen, wird die Landeeinweisung durchgeführt. Anhand eines Luftbilds wird besprochen, wie du bei den gegebenen Windverhältnissen deinen Schirm am besten fliegst, um im Zielgebiet zu landen. Diese Landeeinweisung wird gegebenenfalls im Laufe des Tages wiederholt, falls sich der Wind zu stark ändern sollte.

Du erhältst rechtzeitig vor dem Sprung deine Ausrüstung und wirst nach dem Anlegen von zwei Lehrern gecheckt.

Danach folgt das „Boarding“, also der Einstieg in das Flugzeug.

Verhalten am und im Flugzeug

- Die Annäherung an das Flugzeug erfolgt immer von hinten, der Propellerbereich ist tabu!
- Beim Start bis 300 m den Helm aufgesetzt lassen und anschnallen, sofern das Flugzeug mit Gurten ausgestattet ist.
- Im Flugzeug ruhig sitzen und auf alle Griffe achten.

Während des Steigflugs gehen du und dein Sprunglehrer nochmals den Sprung durch. Entspanne und konzentriere dich auf dein Vorhaben.

Ca. 1 000 m vor der Absprunghöhe überprüfst du selbst deine Ausrüstung mit dem **3x3-Check**: Du überprüfst deine **3 Griffe** (in der Reihenfolge, in der du sie benutzt: Hauptschirmgriff, Trennkissen, Reservegriff), **3 Gurte** (Brustgurt, 2 Beingurte) und **3 Ausrüstungsgegenstände** (Helm, Brille, Höhenmesser).

Zwei Minuten vor dem Absprung gibt der Pilot einen Hinweis „**Zwei Minuten!**“. Sobald der Absprungort erreicht ist und der Pilot ein weiteres Signal „**Exit!**“ gibt, wird die Tür geöffnet, und die Springergruppen verlassen nacheinander das Flugzeug.

Absprung und Freifall

Körperhaltung



Boxposition

Die Grundposition beim Absprung und im Freifall nennt man **Boxposition**: Der Kopf ist im Nacken, die Hände auf Augenhöhe, die Unterschenkel sind auf 45° gestreckt und die Hüfte ist nach vorn gedrückt. Aus dieser neutralen Haltung können durch Änderungen der Körperhaltung alle Manöver geflogen werden. Die vorgestreckte Hüfte sorgt für einen definierten Schwerpunkt deines Körpers, wodurch du mit dem Bauch voran Richtung Erde fällst.

Die Unterschenkel und Füße sind leicht gestreckt, dies merkst du im Freifall an dem Luftdruck auf den Schienbeinen. Sind deine Beine zu „kurz“, d.h. zu wenig gestreckt, machst du Rückwärtsfahrt.

Die Beine sind nur leicht gespreizt, etwa schulterweit auseinander. Zu weit gespreizte Beine verhindern ein gutes Durchdrücken.

Beschleunigungsphase

Nach dem Absprung folgt eine Beschleunigungsphase von ca. 10 Sekunden. Dabei beschreibst du die sogenannte „Wurfparabel“: Die Vorwärtsgeschwindigkeit, die du vom Flugzeug mitgenommen hast, nimmt ab, und die Fallgeschwindigkeit nimmt stark zu. Der Fahrtwind kommt also erst von vorn und dreht dann nach unten – man bezeichnet den Wind auch als „**relativen Wind**“. Während dieses Übergangs von einer aufrechten Ausrichtung beim Absprung zur Bauchlage im Freifall behalten wir durchgehend die durchgedrückte Boxposition bei – so liegen wir stabil auf dem relativen Wind. Nach ca. 300 m der Beschleunigung beträgt die Endgeschwindigkeit in der Boxposition ca. 180 km/h (50 m/s).

Scheingriffe / Öffnen des Fallschirms



Griff zum Hauptschirmgriff mit Ausgleichsbewegung

Beim simulierten oder tatsächlichen **Ziehen** des Hilfsschirms zur Einleitung der Schirmöffnung (*engl. „Pull“*) würde es zu einer Asymmetrie kommen, wenn nur der rechte Arm zum Aufziehgriff bewegt werden würde. Der linke Arm gleicht diese Asymmetrie durch eine Ausgleichsbewegung aus. Die linke Hand ist dabei geöffnet vor / über deinem Kopf, die Handfläche zeigt zum Boden. Dadurch wird ein Pendeln deines Körpers während der Öffnung verhindert: Du „stützt“ dich auf dem relativen Wind ab.

Während der gesamten Öffnungsphase bleibst du durchgedrückt und mit dem Kopf im Nacken.

Freifallprioritäten

- Ziehen
- Ziehen in richtiger Höhe
- Ziehen in richtiger Höhe und stabiler Lage

Verhalten am Schirm

Deinen Freifall beendest du mit dem Öffnen deines Hauptfallschirms (Durchdrücken, Greifen, Ziehen). Dabei wartest du die Öffnung nicht einfach ab, sondern zählst „**1 000, 2 000, 3 000, 4 000, Kappencheck**“. Der Kappencheck ist die erste Sichtprüfung deines Fallschirms.



Vollständig geöffnete Schirm, noch vorgebremst

Du überprüfst:

- Ist der **Schirm rechteckig**?
- Ist der **Slider ganz unten**?
- Fährt der **Schirm geradeaus**?

Ist die Antwort auf alle Fragen „**Ja**“, fahre fort:

- **Höhenkontrolle**
- **Luftraumkontrolle**: Sind andere Schirme auf Kollisionskurs / wo befinden sich die anderen Schirme – ggf. ausweichen mit den hinteren Haupttragegurten
- **Funktionskontrolle**: Bremse lösen, Steuerprobe 90° links und 90° rechts, 2 – 3 Sekunden Bremstest. Die Steuerschlaufen werden nun während der gesamten Schirmfahrt nicht mehr losgelassen!
- **Orientierung**: wo ist der Flugplatz, wie ist der Wind, wie die Landerichtung?
- Schirm **gegen den Wind** stellen

Ist mindestens eine Antwort „**Nein**“: siehe Notprozedur.

Schirmbedienung

Dein geöffnete Fallschirm formt ein Tragflächenprofil, wie bei einem Flugzeug. Diese Tragfläche erzeugt aerodynamischen Auftrieb, welcher deine Sinkgeschwindigkeit abbremst. Das Tragflächenprofil kannst du über die Steuerleinen bzw. über die an ihnen angebrachten Steuerschlaufen beeinflussen: Du bremst eine oder beide Seiten des Schirms mehr oder weniger stark ab. Die Folge ist eine Drehung oder ein Abbremsen des Sinkens.

Ungebremste Vorwärtsfahrt

Mit den Armen (und damit auch den Steuerschlaufen) ganz nach oben erreichst du volle Vorwärtsfahrt.

Ungebremste Drehung

Das Ziehen einer Steuerschleife führt zu Drehungen: starkes Ziehen = schnelle Drehungen, schwaches Ziehen = langsame Drehungen

Bremsen

Das gleichmäßige Ziehen beider Steuerschlaufen verringert die Sink- und Vorwärtsgeschwindigkeit: leicht ziehen = kleine Bremswirkung, voll durchziehen = volle Bremswirkung. Der Auftrieb wird durch eine stärkere Wölbung der Tragflächenform erhöht und die Vorwärtsfahrt wird abgebremst.

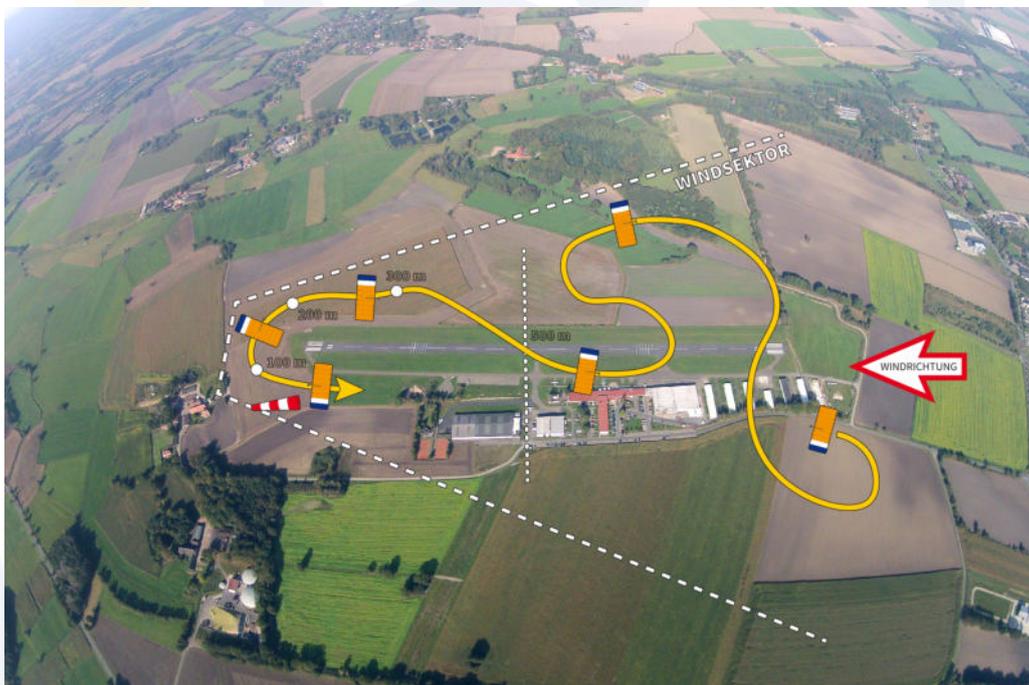
Bei der Landung spricht man von einem Flare oder dem Flaren. Hier wird durch das Herunterziehen der Steuerleinen die Geschwindigkeit reduziert, der Auftrieb erhöht und dadurch eine horizontale Flugbahn erreicht... ein Gleiten über den Boden, was beim Landen sehr hilfreich ist.

Einteilung der Schirmfahrt

Nach dem Kappencheck und den darauf folgenden Maßnahmen stellst du deinen Schirm gegen den Wind und kontrollierst die Windstärke und -richtung (macht der Schirm noch Vorwärtsfahrt?). Dazu schaust du zu Boden, um festzustellen, ob du vom Wind versetzt wirst. Falls nötig, passt du die Flugrichtung dementsprechend an.

Vor jeder Lenkbewegung schaust du in die gewünschte Richtung und prüfst, dass dort der Luftraum frei ist, du also nicht in die Nähe anderer Schirme steuerst.

Halte dich bis ca. 500 – 600 m außerhalb des Landegebiets auf. Dann steuerst du deinen Schirm in Richtung des 300 m-Punktes. Dieser wird dir vor dem Sprung bei der Landeeinweisung auf dem Luftbild angezeigt. Von dort fliegst du mit dem Wind im Rücken bis ca. 200 – 150 m (Gegenanflug). Mit einer weiteren Kurve drehst du deinen Schirm in den Queranflug und schließlich in ca. 100 m gegen den Wind (Endanflug).



Schirmfahrteinteilung

Die Landerichtung findest du auch auf einem Luftbild am Eingang der Packhalle. Je nach Windrichtung fliegen wir mit Rechts- oder Linkskurven an, um an heißen Sommertagen den Turbulenzen durch aufsteigende Luft über dem Rollweg zu entgehen.

Fliege dabei vorhersehbar: Zickzack-Bewegungen, insbesondere im Endanflug, könnten die Flug-

bahn anderer Springer kreuzen und zu Kollisionen führen.

Unter 500 m: **Keine Drehung über 360°** mehr fliegen! Die hohe Sinkgeschwindigkeit könnte den Öffnungsautomaten aktivieren.

Unter 300 m: **Keine Drehung über 180°** mehr fliegen, um Kollisionen zu vermeiden!

Unter 100 m: **Keine Drehung über 90°** mehr fliegen. Es besteht Verletzungsgefahr aufgrund des starken Höhenverlustes in Kurven!

Landung

Die Landung erfolgt gegen den Wind aus voller Fahrt (Arme ganz oben).

Unter 20 m: Konsequenterweise die Richtung halten, Beine zusammen, nur kleine Korrekturen in die Windachse

In ca. 4 m: Steuerschlaufen gleichmäßig bis zur Schulter ziehen (Funkkommando: „**Augen, Schulter**“)

In ca. 2 m: Beide Steuerschlaufen gleichmäßig voll durchziehen (Funkkommando: „**Hüfte**“, evtl. **Zieh, zieh, zieh** als Zeichen, die Steuerschlaufen unten zu behalten)

Wenn der Schirm bei der Landung einmal abgebremst wurde, dürfen die Steuerschlaufen nicht wieder nach oben genommen werden! Der Schirm würde mit einer Pendelbewegung beschleunigen und eine harte Landung mit hohem Verletzungsrisiko wäre die Folge. Maximal bis zur Hüfte darf nachgelassen werden, dann beschleunigt der Fallschirm ohne zu pendeln und baut dennoch durch Vorwärtsfahrt wieder Auftrieb auf. Mache bei der Landung einen Landefall (siehe Der Landefall).

Landeprioritäten

1. Immer im Geradeausflug landen, Schirm parallel zum Boden
2. Im hindernisfreien Gelände landen
3. Mindestens in halber Bremse landen
4. Gegen den Wind landen

Nach der Landung

Achte auf andere Springer, die nach dir landen. Falls es so aussieht, als ob ein anderer Springer in deiner Nähe landet, bleibe stehen, um dem anderen Springer keine unvorhersehbare Situation zu bieten. Weiche erst aus, wenn ein Zusammenstoß sonst nicht zu vermeiden wäre.

Packe deinen Schirm ein, wie es dir im Grundkurs gezeigt wurde; achte dabei auch darauf, die Steuerschlaufen an den Haupttragegurten zu befestigen und dass Hilfsschirm oder POD nicht auf dem Boden schleifen.

Solltest du auf der anderen Seite der Startbahn gelandet sein, überquere diese zügig, aber erst nachdem du dich davon überzeugt hast, dass kein Flugzeug im Anflug ist oder startet. Achte während des Rückwegs zur Packhalle auf den Verkehr auf dem Rollweg: Flugzeuge haben am Boden Vorfahrt.

In der Packhalle legst du deinen Schirm ab, hängst Helm und Kombi wieder auf und gibst Höhenmesser und Funkgerät wieder ab.

Verhalten in besonderen Fällen

Im vorherigen Kapitel hast du den geplanten Sprungablauf kennengelernt. Jedoch kann immer mal etwas anders als geplant laufen.

Bleibe in dieser unerwarteten Situation ruhig und wende das Erlernte an.

Gehen wir chronologisch vor – du hast dich zum Springen angemeldet und kommst am Sprungplatz an. Was könnte nun schief gehen?

Wetter

Das Wetter ist schlechter als vorhergesagt, beispielsweise ist der Wind zu stark. Du darfst als Schüler (Level 1 und 2) bei bis zu maximal 12 Knoten und als fortgeschrittener Schüler (ab einschließlich Level 3) bis 16 Knoten springen. Als Fallschirmspringer verbringt man relativ viel Zeit am Sprungplatz und wartet auf besseres Wetter, so auch bei zu starkem Wind.

Ausrüstung

Du möchtest gerade die Packhalle verlassen und lässt dich vorher von zwei Lehrern checken. Dieser stellt einen Mangel fest, beispielsweise einen inkorrekt verschlossenen Container (dies kann beispielsweise eine verkehrte Klappenreihenfolge sein). In diesem Fall wird der Mangel entweder behoben oder die Ausrüstung ausgetauscht.

Einsteigen

Nun steigst du in den Flieger. Ein bisschen aufgeregt zu sein, ist jetzt völlig normal. Deine Lehrer sind an deiner Seite und werden dich begleiten.

Start und Steigflug

Im Fall eines Problems mit dem Flugzeug (beispielsweise Motorschaden) gilt folgende Regelung:

- Startabbruch:** **Notlandehaltung einnehmen:** Kopf zwischen den Beinen einklemmen, mit den Armen umklammern
- bis 300 m:** Helm auflassen, **mit dem Flugzeug landen!** Nimm die Notlandehaltung ein. Um das Flugzeug nach der Landung zügig verlassen zu können, wird die Tür noch in der Luft ganz geöffnet. Bei Flugzeugen ohne Anschnallgurte wird die Tür so weit geöffnet, dass niemand bei der Landung herausfallen kann.
- 300 – 800 m:** Notabsprung nach Anweisung des Lehrers: Hand an Reservegriff, zügiger Absprung in Embryo-Haltung, 1 Sekunde nach Absprung den Reservegriff schräg nach unten voll durchziehen, um den **Reserveschirm zu aktivieren**
- 800 – 1 000 m:** Notausstieg nach Anweisung des Lehrers, nach dem Absprung **sofort den Hauptschirm ziehen**
- 1 000 – 3 000 m:** Absprung mit Lehrer(n)
- ab 3 000 m:** Absprung nach gebrieftem Programm

Falls wir aufgrund schlechten Wetters oder aus anderen Gründen wieder mit dem Flugzeug landen, muss der Pilot auf das Student-CYPRES hingewiesen werden (siehe Öffnungsautomat / Automatic Activation Device (AAD)).

Check vor dem Absprung

Im Steigflug, kurz vor dem Exit, checkt dich dein Lehrer ein weiteres Mal. Stimmt nun etwas nicht mit deiner Ausrüstung, werdet ihr nicht springen. In dem Fall gibt dein Lehrer dem Piloten Bescheid und ihr landet mit dem Flugzeug. Beispielsweise kann der Pin beim Einsteigen oder Hinsetzen aus dem Loop gedrückt worden sein, so dass sich der Container geöffnet hat.

Nervosität

Der Absprung rückt immer näher, und du wirst nervöser – du kannst jederzeit deine Bedenken äußern. Wir sind bei dir und motivieren dich zu deinem Sprung. Wenn du nicht möchtest, musst du nicht springen!

Beim Absprung

Solltest du durch eine ungeplante Schirmöffnung am Flugzeug hängen bleiben (beispielsweise hängt dein Hilfsschirm zu weit aus der Tasche und wird vom Wind in der Tür erfasst und herausgezogen), solltest du sofort die RSL lösen und den Hauptschirm abtrennen, sicherstellen, dass du dich vom Flugzeug gelöst hast, und erst dann im Freifall die Reserve ziehen.

Falls du beim Absprung instabil wirst, verstärke deine Körperhaltung: Hüfte nach vorn und Kopf in den Nacken.

Im Freifall

Verlust der Lehrer

Du springst während AFF-Level 1 – 3 mit zwei Lehrern. Sollte während des Freifalls nur noch ein Lehrer an deiner Seite sein, so setze deinen Sprung einfach mit diesem Lehrer fort. Sind **beide Lehrer** nicht mehr an deiner Seite, ziehst du sofort deinen Hauptschirm:

Durchdrücken – Greifen – Ziehen.

Unerwartetes Pull-Zeichen

Sollte ein Lehrer abwinken, das Pull-Zeichen geben, seinen Fallschirm öffnen, ziehst du sofort deinen Hauptschirm: *Durchdrücken – Greifen – Ziehen.*

Verrutschen der Brille

Sollte im Freifall deine Brille verrutschen, hast du einen Versuch, dies zu korrigieren. Klappt dies nicht und die Augen tränen zu stark, so ziehst du deinen Hauptschirm: *Durchdrücken – Greifen – Ziehen.*

Defekter Höhenmesser

Einen lockeren Höhenmesser kannst du durch Ballen einer Faust fixieren und dann besser ablesen. Stellst du im Freifall fest, dass dein Höhenmesser defekt ist (z.B. ändert sich die angezeigte Höhe nicht mehr), so ziehst du sofort deinen Hauptschirm: *Durchdrücken – Greifen – Ziehen.*

Unwohlsein / Verlust des Höhenbewusstseins

Wird dir im Freifall unwohl oder du kannst die Höhe nicht mehr ablesen, so ziehst du sofort deinen Hauptschirm: *Durchdrücken – Greifen – Ziehen.*

Probleme bei der Schirmöffnung

Bevor wir einzelne Szenarien präsentieren, werden einige wichtige Begriffe und Konzepte eingeführt.

Notprozedur

Die Notprozedur ist ein zentraler Aspekt und erfolgt stets nach dem gleichen Schema:

Notprozedur

Hohlkreuz	Durchdrücken für eine gute Reserveöffnung
Höhenkontrolle	Bin ich über 500 m (Entscheidungshöhe)?
Schauen	Blick zum Trennkissen (rechts, rot, weich)
Greifen	Rechte Hand greift Trennkissen, linke Hand unterstützt
Ziehen	Trennkissen aus dem Klett schälen und kräftig nach unten wegziehen
Schauen	Blick zum Reservegriff (links, silbern, Metall)
Greifen	Linke Hand greift den Reservegriff, rechte Hand unterstützt
Ziehen	Reservegriff aus dem Klett schälen und kräftig nach unten wegziehen, wenn möglich festhalten

1 000, 2 000, 3 000, 4 000, Kappencheck

Trennst du deinen Hauptschirm durch Ziehen des Trennkissens ab, ziehe immer auch den Reservegriff, egal ob die RSL bereits die Reserveöffnung eingeleitet hat (siehe „Dreiringsystem und RSL“).

Übe die Notprozedur immer und immer wieder ... nicht nur während deiner Ausbildung.

Entscheidungshöhe

Die Entscheidungshöhe für die Notprozedur ist 500 m. Das bedeutet:

Wenn du in über 500 m Höhe nicht unter einem tragfähigen oder unter gar keinem Fallschirm hängst, gehst du nach dem beschriebenen Schema der Notprozedur vor.

Wenn du in unter **500 m Höhe, der Entscheidungshöhe**, nicht unter einem tragfähigen oder unter gar keinem Fallschirm hängst, ziehst du nur den Reservegriff – ohne vorher das Trennkissen zu ziehen. Die Höhe wäre zu gering für den Abtrennvorgang.

Die Notprozedur unter Entscheidungshöhe (500 m) lautet daher:

Schauen	Blick zum Reservegriff (links, silbern, Metall)
Greifen	Linke Hand greift den Reservegriff, rechte Hand unterstützt
Ziehen	Reservegriff aus dem Klett schälen und kräftig nach unten wegziehen, wenn möglich festhalten

**Unter der Entscheidungshöhe von
500 m nicht mehr abtrennen!**

Pumpen

Durch Pumpen lässt sich manche leichte Störung beheben. Dazu ziehst du die Steuerleinen zügig voll durch und lässt sie zügig wieder nach oben, ohne sie dabei loszulassen. Das Resultat ist ein erhöhter Druck in den Zellen, ein wenig Wackeln und kurzzeitig entlastete Steuerleinen.

Erweiterte Funktionskontrolle

Im weiteren Verlauf wird die erweiterte Funktionskontrolle erwähnt. Sie läuft wie folgt ab:

- **Höhenkontrolle**
- **Vorbremung** lösen
- **360°-Drehung** nach links, **360°-Drehung** nach rechts
- Eine **Vollbremsung** aus voller Fahrt
- **Beurteilung** der Steuer- und Landefähigkeit:
- Ist der Schirm **steuer- und bremsbar**?
- Wenn ja: **Landen mit Landefall**
- Wenn nein: Unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe die **Notprozedur durchführen**

Unterscheidung von Öffnungen

Du befindest dich im Freifall und möchtest deinen Hauptschirm ziehen. Es läuft nicht nach Plan und ein Problem tritt auf.

Es gibt viele Szenarien und es geht weniger darum, die einzelnen Lösungswege auswendig zu lernen, sondern zu verstehen, warum man wie reagiert. Dies hilft dir, in solch einer Situation intuitiv und richtig zu reagieren.

Wir unterscheiden die möglichen Zustände wie folgt:

Fallschirmöffnung in Ordnung

Alles in Ordnung, es geht weiter nach Plan A!

leichte Störung

Reaktion: **Pumpen und erweiterte Funktionskontrolle**. Eine Ausnahme sind Fangleinenverdreungen.

schwere Störung

Reaktion: **Pumpen und erweiterte Funktionskontrolle**. Eine Ausnahme sind Fangleinenverdreungen.

Achtung: **Du hast weniger Zeit, da du schnell sinkst**. Die schwere Störung hat die Tendenz, stärker zu werden bzw. schneller zu drehen, wodurch du noch schneller sinkst. Reagiere zügig und unter Beachtung der Entscheidungshöhe.

Fehlöffnung

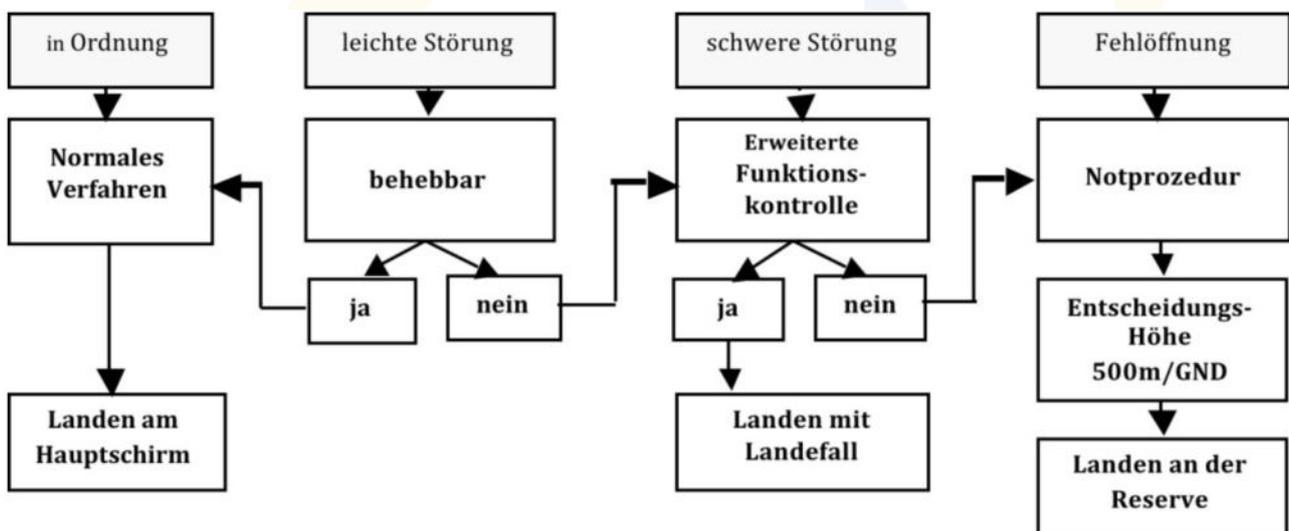
Reaktion: **Maximal ein Versuch, das Problem zu lösen.** Falls dieser erfolglos ist: **Höhenkontrolle und Notprozedur**

Achtung: Du befindest dich im **ungebremsten Freifall**, reagiere schnell und unter Beachtung der Entscheidungshöhe.

Sonderfälle

Sonderfälle behandeln wir am Ende des Kapitels.

Hier noch einmal die Unterscheidung und die Lösung für Öffnungsprobleme in der Übersicht: Im folgenden Abschnitt werden unterschiedliche Szenarien mit den entsprechenden Lösungsweisen beschrieben.



Szenarien bei der Schirmöffnung

Leichte Störung

Bei einer leichten Störung ist der Fallschirm **geöffnet und flugfähig, aber in seiner Funktion eingeschränkt**. Du befindest dich nicht mehr in der Freifallposition, sondern der Fallschirm ist soweit geöffnet, dass er trägt und du aufrecht unter ihm hängst. Folgende Probleme könnten vorliegen:



Geschlossene Außenzellen und Slider hängt fest

Geschlossene Außenzellen

Situation: Nach der Öffnung des Fallschirms haben sich die Außenzellen nicht mit Luft gefüllt.

Reaktion: **Pumpen**, kurz halten und wieder volle Fahrt geben. Ggf. 2 – 3 mal pumpen (unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe). Solltest du das Problem nicht lösen können, entscheidest du anhand der **erweiterten Funktionskontrolle**. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.

Slider hängt oben / auf halber Höhe fest

Situation: Slider hängt oben oder auf halber Höhe fest. Der Fallschirm ist je nach Höhe des Sliders nur teils entfaltet und nur eingeschränkt flugfähig.

Reaktion: **Pumpen**, kurz halten und wieder volle Fahrt geben. Ggf. 2 – 3 mal pumpen (unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe). Solltest du das Problem nicht lösen können, entscheidest du anhand der **erweiterten Funktionskontrolle**. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.



Geschlossene Außenzellen und Slider hängt fest

Leichte Fangleinenverdrehung

Situation: Die Fangleinen sind eingedreht. Du hängst unter einem tragenden, geradeaus fliegenden Fallschirm.

Reaktion: **Nicht pumpen!** Du könntest Leinenrisse oder einen drehenden Fallschirm verursachen. **Ziehe die Haupttragegurte auseinander und strample dich mit deinen Beinen** aus der Verdrehung heraus. Löse die Vorbremmung erst, sobald du ausgedreht bist.



Leichte Fangleinenverdrehung, außerdem geschlossene Endzellen und festhängender Slider

Hilfsschirm ist unter dem Hauptschirm

Situation: Der Hilfsschirm ist während der Öffnung vorn unter den Fallschirm gefallen.

Reaktion: Meist ist die Steuer- und Landefähigkeit des Fallschirms nicht beeinträchtigt. Manchmal bleibt der Fallschirm bei Steuereingaben jedoch nicht stabil. Du entscheidest anhand der **erweiterten Funktionskontrolle**. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen. Meide Spiralkurven und bereite dich bei der Landung auf einen Landefall vor.



Hilfsschirm unter dem Hauptschirm

Fallschirm dreht langsam

Ein korrekt geöffneter Fallschirm fliegt von sich aus geradeaus. Viele Öffnungsstörungen führen jedoch dazu, dass der Fallschirm sich dreht. Der Grund: Eine unvollständige Entfaltung führt zu einer asymmetrischen Form des Fallschirms, der Auftrieb und Bremseffekt wirken ungleichmäßig. Die Ursachen können vielfältig sein:

Steuerleine gelöst

Situation: Eine Vorbremmung hat sich (beispielsweise während der Öffnung) gelöst. Der Fallschirm dreht sich.

Reaktion: Vorbremse lösen und **gegenhalten** – so stoppst du die Drehung. Führe eine **erweiterte Funktionskontrolle** durch. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.

Steuerleine gerissen

Situation: Nach der Öffnung ist eine oder sind beide Steuerleinen gerissen. Ist nur eine Steuerleine gerissen, so dreht sich der Fallschirm.

Reaktion: Vorbremse lösen (quasi einmal pumpen) und **gegenhalten** – so stoppst du die Drehung. Führe eine **erweiterte Funktionskontrolle** durch. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.



Fangleinenriss vorne links, der Fallschirm dreht sich

Fangleinenriss

Situation: Eine oder mehrere Leinen sind gerissen. Möglicherweise ist die Steuer- und Landefähigkeit des Fallschirms beeinträchtigt. Da der Schirm eine Asymmetrie aufweist, dreht sich der Fallschirm. Fangleinenriss vorne links, der Fallschirm dreht sich.

Reaktion: Nutze die Steuerschlaufen zum **Gegenhalten** gegen die Drehung. Führe eine **erweiterte Funktionskontrolle** durch. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.



Verknotete Fangleinen

Steuer- oder Fangleine verknotet

Situation: Eine Steuer- oder Fangleine ist verknotet und kann nicht voll durchgezogen werden. Da der Fallschirm eine Asymmetrie aufweist, dreht sich der Fallschirm.

Reaktion: Nutze die Steuerschlaufen zum **Gegenhalten** gegen die Drehung. Durch **einmaliges, sehr schnelles Pumpen** mit ruckartigem Hochschnellenlassen der Steuerleinen könnte sich ein Knoten lösen. Führe eine **erweiterte Funktionskontrolle** durch. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.



Kappenriss

Leichte Beschädigung / Kappenriss

Situation: Der Fallschirm ist geöffnet, der Stoff ist jedoch leicht eingerissen. Du siehst ein Loch im Stoff oder eine ganze Stoffbahn, die sich gelöst hat.

Ein Kappenriss auf der Oberseite ist nicht unbedingt zu erkennen! Das gestörte Tragflächenprofil führt jedoch dazu, dass der Fallschirm beim Bremstest drehen oder zusammenfallen könnte, oder dass ein Strömungsabriss und damit ein Auftriebsverlust auftritt.

Reaktion: Führe eine *erweiterte Funktionskontrolle* durch. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.

Reaktion bei leichten Störungen

Bist du eingedreht, so **drehe dich aus**. Löse nicht die Vorbremse.
Sonstige Fälle: **2 – 3 mal pumpen**, Drehungen durch eine **Gegendrehung** stoppen.
Erweiterte *Funktionskontrolle*. ggf. Höhenkontrolle und **Notprozedur**.
Im Zweifel: Lieber die Notprozedur durchführen statt sich bei der Landung zu verletzen!

Schwere Störung

Bei einer schweren Störung ist der Fallschirm geöffnet, aber **in seiner Funktion erheblich beeinträchtigt**. Die Sinkrate ist erhöht. Folgende Ursachen können vorliegen:

Schwere Fangleinenverdrehung



Schwere Fangleinenverdrehung

Situation: Die Fangleinen sind stark eingedreht. Dein Fallschirm hat sich nicht vollständig entfaltet und entwickelt nicht genügend Tragkraft.

Reaktion: **Ein Versuch**, um dich durch **Auseinanderziehen der Haupttragegurte und Strampeln** aus der Verdrehung zu befreien. Löse die Vorbremmung nicht, solange du noch eingedreht bist.

Falls du unter einem nicht tragenden Fallschirm hängst, der sich stark dreht und du senkrecht auf den Boden zufliegst, leite umgehend unter Beachtung der Entscheidungshöhe die **Notprozedur** ein.



Fangleinenriss

Fangleinenriss

Situation: Nach der Fallschirmöffnung sind eine oder mehrere Fangleinen gerissen.

Reaktion: Du entscheidest anhand der **erweiterten Funktionskontrolle**. Ist diese negativ: Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen.



Fangleinenüberwurf

Fangleinenüberwurf

Situation: Eine oder mehrere Leinen haben sich über den Fallschirm gelegt und schnüren ihn ein (die Form ähnelt einer Acht). Es kann sein, dass der Fallschirm sich stark dreht. Der englische Begriff lautet: *Line Over*.

Reaktion: Unter Berücksichtigung der **Entscheidungshöhe** **2 – 3 mal pumpen**. Wenn dies erfolglos ist: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Reaktion bei schweren Störungen

Du hast **nicht viel Zeit!** Sofort **Höhenkontrolle**, um die Entscheidungshöhe nicht zu verpassen.

Schaffst du es nicht, **innerhalb von maximal 5 Sekunden** das Problem zu lösen, mache wieder eine Höhenkontrolle. Erzielst du keine Verbesserung oder stellst du einen deutlichen Höhenverlust fest:

Notprozedur!

Fehlöffnung

Container, POD oder Fallschirm haben sich nicht oder nur teilweise geöffnet. Der Fallschirm ist nicht tragfähig. **Die Sinkrate ist ungebremst oder nur gering gebremst.** Du befindest dich nach wie vor in der Freifallposition. Höhenkontrollen sind durch die hohe Fallgeschwindigkeit besonders wichtig. Nicht über die Ursache des Problems nachdenken, sondern nur über die Lösung des Problems.

Hauptschirmgriff nicht gefunden

Situation: Du möchtest den Fallschirm öffnen, findest jedoch den Hauptschirmgriff nicht.

Reaktion: Unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe noch **einmal** versuchen, den Hauptschirmgriff zu finden, indem du mit deiner rechten Hand entlang der Containerunterkante bis zur Containerkante tastest. Gebe keinesfalls die Freifalllage auf, bleibe immer durchgedrückt! Falls du den Hauptschirmgriff nach wie vor nicht findest: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Hard Pull

Situation: Du hast den Hauptschirmgriff gefunden, schaffst es jedoch nicht, diesen zu ziehen.

Reaktion: Unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe noch **einmal** versuchen, den Hauptschirmgriff mit voller Kraft zu ziehen. Gebe keinesfalls die Freifalllage auf, bleibe immer durchgedrückt!

Wenn dies erfolglos ist: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Totalversager

Situation: Du hast den Hauptschirmgriff gezogen, es erfolgt jedoch keinerlei spürbare Öffnung. Folgende Ursachen können vorliegen:

Containerlock

Der Container öffnet sich nicht.

Hilfsschirm im Lee

Der Hilfsschirm fängt keine Luft, da er sich im Lee über deinem Gurtzeug befindet und keine Luft fängt.



Hilfsschirm im Schlepp

Hilfsschirm im Schlepp

Der Hilfsschirm wurde beim Packen nicht dekollabiert oder hat sich mit der Hilfsschirmverbindungsleine verwickelt oder diese hat sich mit dem Gurtzeug verknötet.

Unabhängig von der Ursache ist die Reaktion: Schüttele deinen Oberkörper und schlage kräftig mit den Ellenbogen gegen den Container. Bleibe dabei auf jeden Fall durchgedrückt! Wenn dies erfolglos ist: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.



Bag Lock

Bag Lock

Situation: Der Container hat sich geöffnet, der Bag (oder POD) ist aus dem Container, jedoch öffnet sich der POD nicht.

Reaktion: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Hufeisen

Situation: Du hast dich mit Teilen des Fallschirms oder der Bridle verheddert und der POD öffnet sich nicht / der Fallschirm wird nicht freigegeben.

Reaktion: Du hast maximal einen Versuch (unter Berücksichtigung der Entscheidungshöhe), um die Verwicklung zu lösen. Wenn dies erfolglos ist: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.



Hufeisen

Fahne

Situation: Der Fallschirm füllt sich nicht mit Luft.

Reaktion: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.



Fahne

Fallschirm zerrissen

Situation: Der Fallschirm ist zerrissen und du kannst den Himmel durch ihn sehen.

Reaktion: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Haupttragegurt gelöst / gerissen

Situation: Es hat sich ein Haupttragegurt gelöst oder ist gerissen, so dass du nur noch an einem hängst. Der Fallschirm ist nicht tragfähig.

Reaktion: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Flamingo

Situation: Du hängst nach der Fallschirmöffnung mit einem oder beiden Beinen in den Fangleinen. Der Fallschirm ist je nach Verwicklung nur teils geöffnet und nicht flugfähig oder geöffnet und flugfähig.

Reaktion: Du hast maximal einen Versuch (bei ausreichender Höhe), um die Verwicklung zu lösen. Wenn dies erfolglos ist: Höhenkontrolle und **Notprozedur** durchführen.

Reaktion bei Fehlöffnungen

Du hast **nicht viel Zeit!** Sofort **Höhenkontrolle**, um die Entscheidungshöhe nicht zu verpassen.

Schaffst du es nicht, **innerhalb von maximal 5 Sekunden** das Problem zu lösen, mache wieder eine Höhenkontrolle. Erzielst du keine Verbesserung oder stellst du einen deutlichen Höhenverlust fest:

Notprozedur!

Sonderfälle: Zwei geöffnete Fallschirme

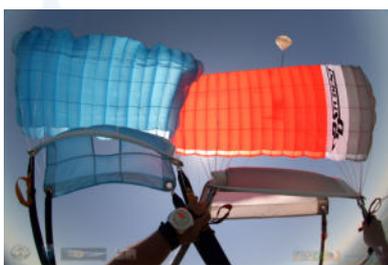


Zwei Fallschirme hintereinander

Zwei Fallschirme hintereinander / Biplane

Situation: Du hängst nach der Fallschirmöffnung an zwei Fallschirmen, die hintereinander stehen.

Reaktion: **Du trennst nicht ab** und steuerst möglichst wenig und behutsam mit dem vorderen Fallschirm, die Vorbremssungen lässt du gesetzt. **Steuere vorsichtig mit den hinteren Haupttragegurten des vorderen Fallschirms.** Du wirst von zwei Fallschirmen getragen, sinkst entsprechend langsam und machst bei der Landung einen **Landefall**. Nicht flaren!



Zwei Fallschirme nebeneinander

Zwei Fallschirme nebeneinander / Side by Side

Situation: Du hängst nach der Fallschirmöffnung an zwei Fallschirmen, die nebeneinander stehen.

Reaktion: Löse nicht die Vorbremse. Wenn du sichergestellt hast, dass die Fallschirme **nicht miteinander verwickelt sind** oder übereinanderlappen (dies kannst du durch ein vorsichtiges Auseinanderdrücken der Fallschirme unterstützen), **löse die RSL und trenne den Hauptschirm ab.**

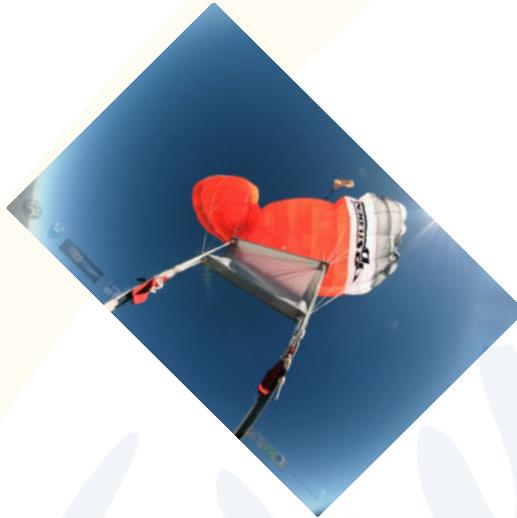
Downplane

Situation: Du hängst nach der Fallschirmöffnung an zwei Fallschirmen, die 180° voneinander weg steuern (einer links und einer rechts von dir). Es geht schnell und senkrecht nach unten.

Reaktion: **Löse umgehend die RSL und trenne den Hauptschirm ab.**

Warte nicht bis zur Entscheidungshöhe!

Die Notprozedur muss nicht erst in Entscheidungshöhe (500 m) durchgeführt werden. Bei negativer (erweiterter) Funktionskontrolle wird die Notprozedur sofort durchgeführt.



Achte auf das Horizontbild!

Wenn du hoch guckst und dabei den Fallschirm **UND** den Horizont siehst, gilt: sofort Höhenkontrolle und Notprozedur durchführen. Der Fallschirm dreht in diesem Fall so stark, dass die Zentrifugalkraft dich nach außen schleudert und du mit deinem Fallschirm senkrecht Richtung Boden fliegst.

Schirmfahrt

Dein Hauptschirm hat sich planmäßig geöffnet, dein Kappencheck und deine Funktionskontrolle waren positiv.

Kollisionskurs

Nähere dich nicht gewollt an andere Fallschirme an.

Kommt dir ein anderer Fallschirm entgegen, müssen beide Fallschirmspringer **nach rechts ausweichen** (falls ihr frontal aufeinander zu fliegt) bzw. den kürzesten Weg zum Ausweichen wählen (falls ihr nicht frontal aufeinander zu fliegt).

Vorfahrtsregeln

- Rechts vor links
- Der Untere hat Vorfahrt
- Der Schwächere hat Vorfahrt (Ballon vor Fallschirm vor Segelflugzeug vor Motorflugzeug)

Böen / Wirbelschleppen / Turbulenzen

Während der Schirmfahrt kann sich jederzeit der Wind ändern, man fliegt durch unterschiedliche Luftschichten, Wolken oder Regen können Luftbewegungen verursachen. Direkt hinter und über anderen Fallschirmen ist die Luft durch Wirbelschleppen turbulent. Fliege deinen Fallschirm **mit voller Geschwindigkeit, aber vorsichtig und nicht hektisch.**

Orientierungsprobleme / Außenlandung

Hast du Probleme, dich zu orientieren, beispielsweise weil du dich weiter weg vom Platz als üblich befindest, so fliege mit halber Bremse und versuche, den Sprungplatz zu finden. Suche dir frühzeitig einen **alternativen Landeplatz**, d.h. eine große Fläche mit keinen oder wenigen Hindernissen. Lande gemäß den **Landeprioritäten** (Geradeausflug, hindernisfrei, mindestens halb gebremst, gegen den Wind). Solltest du kein Funksignal von deinem Lehrer erhalten, fliege ab 50 m in halber Bremse und halte diese. Stelle dich auf einen **Landefall** (siehe Der Landefall) ein.

Landung

Zu hoch geflared

Falls du zu früh geflared hast, lasse die Steuerleinen **nicht ruckartig nach oben**. Falls du noch mehr als 10 m hoch bist, lasse die Steuerleinen langsam nach, um Fahrt und damit Auftrieb aufzubauen. Bist du in Bodennähe, hast du beispielsweise nur einen Meter zu früh geflared, **halte die Steuerleinen und stelle dich auf einen Landefall ein.**

Seitenwind (*engl. Crosswind*)

Eine Seitenwindlandung ist praktisch wie eine Landung ohne Wind – also gut durchführbar. Beim Endanflug und beim Abbremsen wird der Wind dich leicht zur Seite drücken. Arbeite maßvoll mit den Steuerleinen dagegen. **Stütze dich nicht mit den Händen ab**, falls du bei der Landung zur Seite kippst, denn so steuerst du noch mehr zu der Seite! Auch hier hilft etwas stärkeres Ziehen auf der anderen Seite oder eine Gewichtsverlagerung im Gurtzeug, um geradeaus zu fliegen.

Mit Wind

Falls du eine falsche Landeeinteilung vorgenommen hast und deine finale Landerichtung mit Rückenwind ist, lande vorsichtig, flare wie geplant und stelle dich auf eine schnelle Landung und einen Landefall ein. **Nicht tief drehen!** Wenn möglich, lande außerhalb der Landewiese, um nicht im Endanflug mit richtig anfliegenden Springern zu kollidieren.

Im Luv / Lee

Landungen dicht an Gebäuden sind stets zu vermeiden. Die dem Wind zugeneigte Seite wird als Luv und die dem Wind abgeneigte Seite wird als Lee bezeichnet. In diesem Bereich herrschen andere Windverhältnisse. Lande mit besonderer Vorsicht und stelle dich auf eine **schnelle Landung und einen Landefall ein.**

Am Hang

Steuere bei einer Landung am Hang **quer zum Hang** und führe einen **Landefall** aus.

Personen im Landegebiet

Stehen Personen im Landegebiet (egal, ob Fallschirmspringer oder Zuschauer), gibt es nur eine Lösung: mache **durch lautes Rufen** auf dich aufmerksam.

Hindernisse im Landegebiet

Im finalen Landeanflug sind leichte Korrekturen, um kleinen Hindernissen auszuweichen, erlaubt. Fliegst du auf ein größeres Hindernis zu, beispielsweise ein Gebäude, einen Zaun oder eine Mauer, drehe keinesfalls! Flare und lande gegen / in das Hindernis. **Keine tiefen Drehungen!**

Lande- / Rollbahn

Ist eine Landung auf der Lande- bzw. Rollbahn unvermeidbar, so lande wie üblich durch Abbremsen deines Fallschirms. Nimm deinen Fallschirm nach der Landung umgehend auf und **verlasse die Lande- / Rollbahn und den Sicherheitsstreifen zügig**. Überprüfe dabei den Flugbetrieb von startenden und landenden Flugzeugen.

Straße

Bei einer Landung auf einer Straße gilt es, die **Straße sofort zu verlassen!** Nimm den Fallschirm nicht umständlich auf, sondern ziehe ihn schnell an die Seite.

Baum / Wald

Ist eine Landung in einem Baum unausweichlich, **presse deine Beine zusammen** und **schütze dein Gesicht** mit deinen Armen (Schutz der Hauptschlagadern). **Land so halb gebremst** in den Baum. Such dir über einem Wald einen Baum aus und lande in seiner Mitte, nicht zwischen zwei Bäumen. Versuche nicht, dich nach der Landung eigenständig zu befreien, falls du noch im Baum hängst. In dem Fall rufe laut nach Hilfe – wir haben deine Landung beobachtet und sind auf dem Weg.

Dach flach / spitz

Bei einer Dachlandung gibt es zwei Szenarien. **Löse die RSL** bei beiden Szenarien in ausreichender Höhe, aber unterhalb der Entscheidungshöhe (500 m).

Flachdach

Land mittig auf dem Dach, ziehe nach der Landung sofort eine Steuerleine ein, um deinen Fallschirm zu kollabieren, so dass er dich nicht vom Dach zieht. Gelingt dir dies nicht, **trenne deinen Hauptschirm ab** (mit vorher gelöster RSL). Warte auf Hilfe.

Spitzdach

Land quer zum Dach und **wenn du etwas zu greifen kriegst: halte dich fest. Trenne den Hauptschirm** nach der Landung ab, sofern er dir keinen Halt bietet. Warte auf Hilfe.

Wasser / See / Fluss

Bei einer Landung in Wasser, **löse die RSL** sobald du unter der Entscheidungshöhe (500 m) bist und lande so weit wie möglich in Ufernähe. **Trenne den Hauptschirm bei Wasserkontakt ab** und schwimme unter ihm weg. Das Gurtzeug / der Reserveschirm kann bis zu 15 Minuten als Rettungsweste dienen. Befreie dich daher erst aus dem Gurtzeug, sobald es zu schwer wird. Öffne dafür den Brustgurt und streife die bereits vorher gelockerten Beingurte ab. Bei einer Landung in einem Fluss solltest du **quer zur Strömung** landen. Versuche nicht, dein Gurtzeug zu bergen, sondern begeben dich in Sicherheit.

Hochspannungsleitung

Hochspannungsleitungen sind von oben / während der Schirmfahrt nicht gut zu erkennen. **Sie sind unbedingt zu meiden.** Falls es zu einer Landung in einer Hochspannungsleitung kommt, berühre nur eine Leitung. Ist eine Leitung gerissen und liegt am Boden, hebe nicht die Füße an, sondern entferne dich im „Watschelgang“/schuffelnd. Versuche nicht, dich eigenständig zu befreien, sondern warte auf Fachpersonal zur Hilfe. Stelle sicher, dass der Strom abgeschaltet wurde, bevor du mithilfe einer Leiter gerettet wirst. Wir haben die nötigen Telefonnummern.

Windrad

Meide Windräder frühzeitig: Sie sind groß und gut zu erkennen. Die Flügelspitzen drehen mit über 100 km/h. Falls es zu einer Landung an / in einem Windrad kommt, entscheide bestmöglich.

Schleifen am Boden

Schleift dich dein Fallschirm nach der Landung aufgrund des starken Windes am Boden weiter, gibt es drei Lösungen:

- **Ziehe eine Steuerleine** ganz durch
- **Laufe um deinen Fallschirm herum**, so dass du ihn umdrehst
- Klappt das nicht: **Hänge die RSL aus und trenne deinen Hauptschirm ab**

Der Landefall

Nicht jede Landung kann stehend ausgeführt werden. Zu spät oder zu hoch geflared, die Steuerleinen nicht voll durchgezogen, eine Sicherheitslandung mit 3/4-Bremse, oder sicherheitshalber bei einer leichten Öffnungsstörung, die die erweiterte Funktionskontrolle bestanden hat – irgendwann brauchst du den Landefall.

Aber das ist kein Drama! Du verteilst die Energie bei der Landung über den ganzen Körper, statt nur auf den Füßen zu landen.

So gelingt der Landefall:



Je nach Situation voll oder mindestens halb gebremst

Kinn auf die Brust

Füße zusammen

locker in den Knien

eine Körperseite in Flugrichtung drehen

von den Füßen bis zur Hüfte abrollen

weiter über den Rücken rollen

auf der gegenüberliegenden Schulter abschließen



AFF-Level 1-7



Der erste AFF-Sprung ist der Wahnsinn, versprochen! Wir lassen es trotz 200 km/h langsam angehen. Du übst im Freifall deine Körperhaltung und bekommst dabei von deinen Lehrern per Handzeichen sofort Feedback. Insgesamt gewöhnst du dich an den Freifall und regelmäßig den Höhenmesser abzulesen, um ein Zeit- und Höhenbewusstsein zu entwickeln.

Vorbereitung

Jedem Sprung gehen eine gründliche Einweisung und mehrere Übungen voraus. Erst wenn du und deine Lehrer glauben, dass du bereit bist, geht es mit dem Sprung los. Vor jedem Sprung brauchst du außerdem:

- eine Landeeinweisung für die aktuellen Windverhältnisse
- zwei Ausrüstungskontrollen (Gearchecks) von zwei Lehrern
- Funkcheck mit dem vom Boden aus funkenden Lehrer

Im Flugzeug

Beim Start trägst du deinen Helm bis 300 m Höhe. Während des Steigflugs gehen die Lehrer mit dir noch einmal den Sprungablauf und die Handzeichen durch. Beim Anflug auf den Absetzpunkt checkt ein Lehrer noch einmal deine Ausrüstung und das Funkgerät.

Der 3x3-Check

Gewöhne dir ab dem ersten Sprung den 3x3-Check an – jeder Fallschirmspringer führt ihn vor dem Einsteigen und vor dem **Absprung** durch:

3 Gurte: **Brustgurt** geschlossen und passend eingestellt

linker **Beingurt** geschlossen und stramm

rechter **Beingurt** geschlossen und stramm

3 Griffe: **Hauptschirmgriff** fühlbar und gut verstaut

Trennkissen sichtbar und arretiert

Reservegriff sichtbar und arretiert

3 Gegenstände: **Helm** dabei und fest

Brille dabei und fest

Höhenmesser dabei, sinnvolle Anzeige

(0 m bzw. wie andere Höhenmesser)

Handzeichen



OK!



Entspanne dich!



Beine länger!



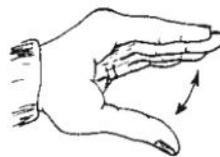
Beine kürzer!



Beine länger!



mehr durchdrücken!



Beine enger!



Körper gerade!



Scheingriff!



Höhenkontrolle!



SOFORT
Fallschirm öffnen!

Die Prioritäten in der Freifallausbildung

- Ziehen in richtiger Höhe
- Ziehen in richtiger Höhe und in stabiler Lage
- Ziehen in richtiger Höhe und in stabiler Lage nach dem Freifallprogramm

Ziehen in richtiger Höhe

Verhalten in besonderen Fällen im Freifall

Level 1 und 2

- Verlust eines Lehrers: Normal fortfahren
- Verlust beider Lehrer: SOFORT Fallschirm öffnen

Alle Level

Du öffnest deinen Fallschirm immer:

- Nach Plan, also wenn 1 500 m erreicht sind
- Wenn du das „Pull“-Zeichen siehst
- Wenn du einen deiner Lehrer seinen Fallschirm öffnen siehst

Ablauf Level 1

Ausstieg

Aus der sitzenden Position: Der äußere Lehrer nimmt seine Position außen am Flugzeug ein.
Kommando vom inneren Lehrer: **„In die Tür!“**

Nimm deine Hände an den Türrahmen, den halben Oberkörper und Kopf nach draußen.

„Check in!“ – „OK!“

„Check out!“ – „OK!“

Absprung aus 4 000 m

„Propeller“ – Blick nach vorn

„Hoch“ – Hüfte hoch

„Runter“ – Hüfte runter

„Raus!“ – mit einem Schritt nach rechts Freifallhaltung einnehmen – sofort durchdrücken, Kopf in den Nacken

Erster Beobachtungskreis

- Horizont** – Kopf in den Nacken
Höhenmesser – Höhenmesser ablesen
Haltung – Körperhaltung und Körperspannung überprüfen
Lehrer links – Blickkontakt, Höhe durchgeben, Zeichen beachten, „OK“ abwarten
(Bemerkung: Durchsage unter dem Arm durch)
Lehrer rechts – Blickkontakt, Höhe durchgeben, Zeichen beachten, „OK“ abwarten
(Bemerkung: Durchsage unter dem Arm durch)

Drei Scheingriffe

Durchdrücken – Greifen – Fühlen – Ziehbewegung – Durchdrücken
Mit dem linken Arm: Ausgleichsbewegung!

Zweiter Beobachtungskreis

Genau wie der erste. Meist bist du dann noch über 2000 m hoch, daher:

Freizeit

Während der Freizeit bis 2000 führst du alle 3 – 4 Sekunden das 3-H-Programm durch:
Horizont ansehen, **Höhenmesser** ablesen, **Haltung** prüfen.

Öffnungsphase

- 2000 m: Die Arbeitszeit ist vorbei, jetzt nur noch den Höhenmesser ablesen
1800 m: Du gibst das „no more“-Zeichen, durch ein kurzes Kopfschütteln. Dann: ständiger Blick auf den Höhenmesser.
1600 m: **Abwinken:** Arme 1x vor dem Kopf verschränken.
Sofort danach, ohne Blick auf den Höhenmesser:
Durchdrücken – Greifen – Ziehen – Durchdrücken
Mit dem linken Arm Ausgleichsbewegung!
„1 000 – 2 000 – 3 000 – 4 000 – Kappencheck!“
Bei „Kappencheck“ über die rechte Schulter nach oben schauen, ob der Hilfschirm Luft gefangen hat. Nun weiter mit Kappenkontrolle, Höhenkontrolle, Funktionskontrolle, Orientierung, Schirmfahrt und Landung.

Level 2

Du übst das Einleiten und Stoppen von 90°-Drehungen; deine Lehrer lassen dich dabei allerdings nicht los. Spätestens bei diesem Sprung solltest du selbständig deinen Hauptschirm öffnen.

Ablauf

- Absprung
- Beobachtungskreis

- zwei Scheingriffe
- Höhenkontrolle
- Drehung 90° rechts
- Höhenkontrolle
- Drehung 90° links
- ab 2 000 m: nur noch den Höhenmesser ablesen
- in 1 800 m: „no more!“
- in 1 600 m: abwinken und Öffnung

Level 3

Wir möchten von dir nun einen kontrollierten Solo-Freifall sehen: Wenn deine Körperhaltung gut ist, lassen die Lehrer dich einige Zeit lang los und fliegen direkt neben dir her. Das Höhenbewusstsein solltest du nun verinnerlicht haben.

5-Sekunden-Regel

Ab Level 3 lassen dich die Lehrer während des Sprungs planmäßig los. Es gilt daher nun die **5-Sekunden-Regel**: Wenn du die Kontrolle über deine Körperhaltung verlierst oder deine Höhe nicht mehr ablesen kannst, so hast du 5 Sekunden Zeit, die Kontrolle wieder zu erlangen. Dabei verlierst du ca. 250 m. Sage dir selbst in dem Moment: **„Durchdrücken! Gegendrehen! Höhe! – Durchdrücken! Gegendrehen! Höhe!“** und führe genau diese Aktionen durch, um die Kontrolle wieder zu erlangen. Gelingt es dir durch Durchdrücken und Einnehmen der Freifallhaltung nicht, die Kontrolle innerhalb von 5 Sekunden wieder zu erlangen, **so öffnest du deinen Fallschirm.**

Level 4

Von nun an springst du nur noch mit einem Lehrer. Dieser lässt dich wieder los, und du zeigst das Einleiten und Stoppen von 90°-Drehungen.

Ablauf

- Absprung
- Beobachtungskreis
- Nach Loslassen durch den Lehrer:
Höhenkontrolle
- 90°-Drehung rechts
- Höhenkontrolle

-
- **90°-Drehung links**
 - **Höhenkontrolle** – keine neue Drehung unter 2 200 m!
 - ab 2 000 m: nur noch den Höhenmesser ablesen
 - in 1 800 m: „no more!“
 - in 1 600 m: abwinken und Öffnung

Level 5

Wir drehen weiter auf: Fliege nun Vollkreise!

Ablauf

- Absprung
- Beobachtungskreis
- Nach Loslassen durch den Lehrer:
Höhenkontrolle
- **270°-Drehung links**
- **Höhenkontrolle 360°-Drehung rechts**
- **Höhenkontrolle** – keine neue Drehung unter 2 200 m!
- ab 2 000 m: nur noch den Höhenmesser ablesen
- in 1 800 m: „no more!“
- in 1 600 m: abwinken und Öffnung

Level 6

Du drehst durch: Es kommen ein oder sogar zwei Salti hinzu, und du zeigst uns so, dass du dich nach einer instabilen Fluglage stabilisieren kannst.

Ablauf

- **Exit ohne Griff des Lehrers**
- **Höhenkontrolle**
- oberhalb 2 500 m: **Salto rückwärts**
- **Höhenkontrolle**
- oberhalb 2 200 m: **5 Sekunden Track**
- **Höhenkontrolle**
- ab 2 000 m: nur noch den Höhenmesser ablesen
- in 1 800 m: „no more!“
- in 1 600 m: abwinken und Öffnung



Level 7

Demonstriere uns, dass zu keiner Zeit mehr ein Lehrereinsatz nötig ist!

Ablauf

- **Dive-Exit**
- **360°-Drehungen**
- oberhalb 2 500 m: **Salti**
- oberhalb 2 200 m: **5 Sekunden Track**
- ab 2 000 m: nur noch den Höhenmesser ablesen
- in 1 800 m: „no more!“
- in 1 600 m: abwinken und Öffnung



Statustabelle

Durch Wetterbedingungen oder aus persönlichen Gründen kann es zu Pausen Bundeskommission Fallschirmsport oder längeren Unterbrechungen deiner Ausbildung kommen. Je nach Länge der Pause müssen Sprünge oder Teile der Ausbildung wiederholt werden. Die Vorgaben kommen aus dem Ausbildungshandbuch des Deutschen Fallschirmsportverbands und sind in dieser Tabelle zusammengefasst:

Zeitraum / Level	AFF Schüler über 30 Tage nicht gesprungen	AFF- Schüler über 90 Tage nicht gesprungen	AFF Schüler über 180 Tage nicht gesprungen	AFF Schüler über 1 Jahr nicht gesprungen
Level I	Auffrischungstraining ⇒ Level II mit Scheingriff(en)	Refreshing ⇒ Level II mit Scheingriffen	Ausb.- Wiederhlg., Rejump I	neuer Kurs
Level II	Auffrischungstraining ⇒ Level III mit Scheingriff(en)	Refreshing ⇒ Level III mit Scheingriffen	Ausb.- Wiederhlg., Rejump II mit Scheingriffen	neuer Kurs
Level III	Auffrischungstraining, Rejump III mit Scheingriff(en)	Refreshing, Rejump III mit Scheingriffen	Ausb.- Wiederhlg., Rejump III mit Scheingriffen	neuer Kurs, Rejump II mit Scheingriffen
Level IV	Auffrischungstraining, Rejump IV mit Scheingriff(en)	Refreshing, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump IV	Ausb.- Wiederhlg., Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump IV	neuer Kurs, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump IV
Level V	Auffrischungstraining, Rejump V mit Scheingriff(en)	Refreshing, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V	Ausb.- Wiederhlg., Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V	neuer Kurs, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V
Level VI	Auffrischungstraining, Rejump VI mit Scheingriff(en)	Refreshing, Rejump V mit Scheingriff(en), dann Rejump VI	Ausb.- Wiederhlg., Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V, dann Rejump VI	neuer Kurs, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V, dann Rejump VI
Level VII	Auffrischungstraining, Rejump VII mit Scheingriff(en)	Refreshing, Rejump V mit Scheingriff(en), dann Rejump VII	Ausb.- Wiederhlg., Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V, dann Rejump VII	neuer Kurs, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V, dann Rejump VII
Level VIII Solostatus	Solosprung mit Scheingriffen, aus voller Höhe und Pull in 1500m/GND	Refreshing, Solosprung mit Scheingriffen aus voller Höhe und Pull in 1500m/GND	Ausb.- Wiederhlg., Überprüfungssprung mit AFF Lehrer und Scheingriff(en)	neuer Kurs, Rejump III mit Scheingriffen, dann Rejump V, dann Rejump VII

Terminologie:

Auffrischungstraining

Refreshing

Ausbildungswiederholung

neuer Kurs

⇒ stichprobenartiges Abfragen und Prüfen von vorhandenem Wissen

⇒ gezieltes Nachschulen der Kernthemen, inklusive Sicherheitsteste

⇒ komplette Nachschulung, Intensität jeweils schülerabhängig

⇒ neue Grundausbildung über mind. 1,5 Tage

Absetzvorgang und Absprungreihenfolge

Bislang bist du mit Lehrerbegleitung gesprungen, und dir wurden dein Sitzplatz, die Absprungreihenfolge und der Abstand zur vorhergehenden Gruppe vorgegeben. Ab deinem ersten Solosprung bekommst du eine Mitverantwortung für diese sicherheitsrelevanten Details übertragen.

Der Absetzvorgang

Der Anflug erfolgt in der Regel über den Landeplatz hinweg und gegen den Wind. Bei wenig Wind verlässt die erste Gruppe kurz nach dem Überflug des Landeplatzes das Flugzeug, bei stärkerem Wind kann der Absetzpunkt einige hundert Meter bis über einen Kilometer hinter dem Landeplatz liegen.

In Ganderkeseer gibt es vom Piloten zwei Minuten vor Erreichen des Absetzpunkts die Durchsage „**Zwei Minuten**“ sowie ein akustisches Signal. Sei in diesem Moment am besten schon bereit für den Sprung und denke an den **3x3-Check** (siehe 3x3-Check). Sobald der Absetzpunkt erreicht ist, erfolgt die Durchsage „**Exit**“ – nun darf die Tür geöffnet werden, der erste Absprung kann sofort erfolgen.

Die Absprungreihenfolge

Die Öffnungshöhe des Hauptschirms und die Freifallgeschwindigkeit sind ausschlaggebend für die Exit-Reihenfolge. Normal-hoch (1 000 – 1 200 m) öffnende Springer spingen vor denen, die höher öffnen (z.B. Ausbildung oder Tandemspringer in 1 500 m). Die höher öffnenden Springer haben mehr Zeit, am geöffneten Schirm zum Platz zurück zu fliegen und können ihn daher noch aus größerer Entfernung erreichen.

Also: **Normal-hoch-Öffner vor Höher-Öffner.**

Es gibt normal-schnell fallende Disziplinen, z.B. Formationsspringen, Solosprünge, Ausbildungssprünge, und schneller-fallende (z.B. Freestyle, Angle-Flying, Skysurfer). Die normal-schnell fallenden Springer sind dem Wind eine längere Zeit ausgesetzt und werden daher horizontal weiter versetzt als schneller fallende Springer. Daher verlassen die normal-schnellen Springer das Flugzeug zuerst. Die folgenden schneller-fallenden Springer werden so vom Wind nicht über die ersten Springer gedrückt und bleiben von deren geöffneten Fallschirmen fern.

Also: **Normal-schnell-Fallende vor Schneller-Fallende.**

Außerdem gehen **größere vor kleineren Gruppen** und Einzelspringern.

Aus diesen Regeln ergibt sich eine feste Einteilung, die du auch über der Tür im Flugzeug als Hinweisschild findest:



Der Abstand zwischen den Gruppen

Zur Vermeidung von Kollisionen im Freifall und direkt nach der Schirmöffnung ist ein Mindestabstand zwischen den abspringenden Gruppen erforderlich. Mindestens 150 m sind erforderlich, damit z.B. bei einer Fehlöffnung, die ein Lenken nicht ermöglicht (Fangleinenverdrehung), reagiert und wegelenkt werden kann.

Entscheidend ist die Geschwindigkeit des Flugzeugs über Grund (engl. „ground speed“). Sie berechnet sich aus der wahren Eigenschwindigkeit gegenüber der Luft abzüglich des Gegenwinds. Die Groundspeed schreiben wir täglich neu auf das Anflugbild in der Packhalle, sie kann beim Piloten erfragt werden, und sie wird auch im Cockpit auf dem GPS angezeigt.

Je langsamer das Flugzeug über Grund fliegt, desto größer muss der zeitliche Abstand zwischen den Gruppen sein.

Je größer die Gruppe ist, desto mehr Abstand ist erforderlich, denn diese Gruppe wird vor der Öffnung durch Tracken voneinander separieren, um bei der Öffnung Abstand untereinander zu haben – und damit mehr Platz beanspruchen.

Beispiel: Für einen horizontalen Abstand von 350 m zu einer 4er-Formation muss der zeitliche Abstand bei 60 kts Groundspeed (30 m/s) 12 Sekunden betragen.

Im Flugzeug hängt über der Tür ein Hinweisschild, das zu einer Groundspeed den zeitlichen Mindestabstand zur vorhergehenden Gruppe anzeigt:

Groundspeed	100 kts	90 kts	80 kts	70 kts	60 kts	50 kts	40 kts	30 kts	20 kts
zwischen Solo	8 s	8 s	8 s	8 s	8 s	8 s	8 s	10 s	15 s
zwischen 2er+	8 s	8 s	9 s	10 s	12 s	14 s	18 s	23 s	35 s
zwischen 8er+	10 s	11 s	13 s	14 s	17 s	20 s	25 s	33 s	50 s

Mehr zu diesem Thema vermitteln dir gern deine Lehrer. Im Magazin YourSkyInfo, Ausgabe 1, wird dieses Thema vertiefend behandelt.

Beachte: Dies sind die üblichen Regeln zum Absetzen und zur Absetzreihenfolge. An anderen Sprungplätzen kann aufgrund anderer Absetzverfahren eine abweichende Regel gelten. Manche Ansetzflugzeuge sind mit einem Ampelsystem ausgestattet, die Durchsagen ersetzen. Informiere dich im Rahmen einer Platzeinweisung immer über die örtlichen Verfahren.



Weitere Freifallaufgaben

Die Prioritäten in der Freifallausbildung bleiben:

1. Ziehen in richtiger Höhe
2. Ziehen in richtiger Höhe und in stabiler Lage
3. Ziehen in richtiger Höhe und in stabiler Lage nach dem Freifallprogramm

Auch findet die 5-Sekunden-Regel weiterhin Anwendung:

Gerätst du von einem kontrollierten in einen unkontrollierten Flugzustand, dann hast du 5 Sekunden Zeit, die Situation durch Einnehmen der neutralen Lage zu klären. Ist dies nicht möglich, ist spätestens nach Ablauf der 5 Sekunden der Hauptfallschirm zu ziehen!

Besorge dir für jede neue Übung eine Einweisung durch einen Lehrer.
Aufgaben können sein:

- Drehungen um die drei Körperachsen
 - Drehungen um die Hochachse – nach links und rechts
 - Drehungen um die Längsachse – Fassrollen
 - Drehungen um die Querachse – Salti vorwärts und rückwärts
- Tracken
- verschiedene Exitvarianten (Floater- / Dive- / instabiler / Funexit)
- Höhenabbausprünge
 - aus 2 000 m
 - aus 1 500 m
 - aus 1 200 m
- fünf Coachingsprünge mit einem Lehrer oder erfahrenen Instructor

Weitere Aufgaben am Schirm

Grundsätzlich gilt:

Führe alle Übungen nur oberhalb der Entscheidungshöhe von 500 m durch.
Jede Übung bedarf einer Einweisung durch einen Lehrer.

Bevor du mit den Übungen beginnst, führe die Üblichen Kontrollen durch:

- **Sichtkontrolle** (rechteckig, Slider unten, fährt geradeaus)
- **Höhenkontrolle**
- **Luftraumkontrolle**
- **Funktionskontrolle:** Bremse lösen, 90° links, 90° rechts, Bremstest
- **Orientierung**
- **Gegen den Wind stellen**

Aufgaben können sein:

- Steuern und Bremsen mit den Steuerschlaufen
- Steuern und Bremsen mit den hinteren Haupttragegurten
- flache Drehungen in halber Bremse / in 3/4-Bremse
- Ausweichdrehungen über die Steuerschlaufen
- Ausweichdrehungen über die hinteren Haupttragegurte
- Stoppen von Drehungen mittels hinterer Haupttragegurte
- Flare aus voller Fahrt / 1/4-Bremse / halber Bremse
- Fliegen von Achter-Schlägen und S-Schlägen
- Fliegen in halber Bremse
- abrupte Lenk- und Bremsmanöver (oberhalb von 800 m)
- Steuern / Fliegen mit den vorderen Haupttragegurten
- gezieltes Landen in einem Radius von 50 m

Allgemeine Sicherheitsregeln

Grundsätzlich

Bewerte deine persönlichen körperlichen und geistigen Voraussetzungen! Steige daher nie in das Flugzeug, egal ob du Schüler oder Lizenzspringer bist, wenn du dich schlapp oder müde fühlst, du Alkohol getrunken hast (dazu zählen auch ein Alster oder Radler!) oder du Medikamente, Drogen oder andere Betäubungsmittel zu dir genommen hast.

Am Boden

Beim Anlegen des Gurtzeugs

- Verwende nur das Sprungmaterial (Helm, Höhenmesser, Brille, Gurtzeug mit Fallschirm), das dir dein betreuender Lehrer ausgehändigt hat. Möchtest du etwas davon gegen einen anderen Ausrüstungsgegenstand austauschen, sprich deinen Lehrer vertrauensvoll an und bitte ihn um Rat.
- Zwei Lehrer kontrollieren, ob du deine Ausrüstung korrekt angelegt hast.
- Rauche nicht mehr, wenn du dein Gurtzeug angelegt hast, denn durch Funken kann das Material beschädigt werden.

Am Einstiegsunkt / am Flugzeug

- Gehe gemeinsam mit der Gruppe (*engl. „Load“*) zum Einstiegsunkt.
- Lass dich in die Absetzreihenfolge einteilen und halte diese ein.
- Nähere dich dem Flugzeug stets von hinten und habe den Propeller im Auge; drehende Propeller sind tödlich.

Nach der Landung

- Schau nach oben und beobachte, ob in deiner Nähe andere Schirme zur Landung ansetzen bzw. sich auf der letzten Gerade befinden. Mach diesen, wenn nötig, Platz.
- Schauge dich um: Sind alle Springer gut gelandet, oder benötigt jemand Hilfe?
- Auf dem Weg zurück zur Packhalle behalte Flugzeuge im Auge, die sich auf dem Weg zur Start- und Landebahn befinden. Sie haben Vorfahrt.
- Nähert sich ein rollendes oder fliegendes Flugzeug, hocke dich hin, um zu symbolisieren, dass du es gesehen hast. Wenn es an dir vorbei gerollt oder geflogen ist, führe deinen Weg zur Packhalle fort.



In der Packhalle

- Gehe sorgsam mit der Ausrüstung um, damit sie nicht beschädigt wird und guten Gewissens benutzt werden kann.
- Lege deine Ausrüstung vorsichtig und gemäß der Anleitung, die du durch deinen Lehrer erhalten hast, in der Packhalle ab.
- Sofern du den Schirm nicht eigenständig packen kannst / darfst, lass dies vom Packer erledigen.
- Essen und Trinken sowie das Rauchen sind in der Packhalle nicht erlaubt.

Zusammenfassung

- Traue dich Fragen zu stellen. Es gibt keine blöden Fragen! Wende dich aber nur an deine Lehrer, nicht jede „Expertenmeinung“ kommt von einem Experten.
- Beachte die Platzordnung, sie regelt das Miteinander aller Luftsportler.
- Überlege dir genau was du tust – use your brain.
- Vertraue in deine Fähigkeiten, die du von Sprung zu Sprung erweiterst und hinterfrage stets kritisch, was du tust. Aber hinterfrage auch das, was andere tun.

Und immer eine gute Idee:

Plane deinen Sprung, springe deinen Plan



Ausblick auf die Disziplinen

Du hast die Lizenz in der Hand und kannst nun springen, wo und mit wem du willst. Endlich mit den anderen Teilnehmern aus deinem AFF-Kurs, die nun auch ihre Lizenz haben, oder erfahrenen Leuten am Platz fliegen. Abends im letzten Load beim Sonnenuntergang einen 10er-Stern springen und danach den Tag beim Lagerfeuer ausklingen lassen... herrlich!

Es gibt noch so unglaublich viel zu entdecken und zu lernen. Die Lizenz ist die Basis, auf die so vieles aufbauen wird. Hierzu zählen natürlich Erfahrungen und Spaßsprünge, aber auch sogenannte Befähigungen in den einzelnen Disziplinen. In einem **Befähigungsnachweis** wird dir bestätigt, dass du die Grundlagen einer bestimmten Disziplin beherrschst. Hierzu sind Übungssprünge zu absolvieren, bei denen Techniken vermittelt und überprüft werden. Eine Befähigung ist ein hilfreiches Dokument, welches dir u.a. an fremden Plätzen ermöglicht, dein Können nachzuweisen, um dann schlussendlich vor Ort in einer bestimmten Disziplin springen zu können. Hier eine Auswahl an Disziplinen bzw. Befähigungen, die wir jedoch nicht im Detail beschreiben. Bitte spricht uns an, wenn ihr Weiteres hierzu erfahren möchtet:

Formationsspringen (FS)

Gas geben in der Luft mit Freunden, gemeinsam **Formationen auf dem Bauch** an den Himmel zaubern und auch schon mal den ein oder anderen Exit zu dritt oder viert ausprobieren... auch bei Wettkämpfen. Einen kleinen Einblick bieten wir einmal im Jahr bei **Gazinga**, dem Scramble (siehe Boogies) für 4er Formationsspringen, bei dem jedermann, egal wieviel Erfahrung, mit jeder Menge Spaß in das Wettkampfspringen reinschnuppern kann. :)

Freefly (FF)

Freiheit! Du fliegst nicht nur auf dem Bauch, sondern wie du möchtest: **auf dem Kopf, im Sitzen, im Stehen, auf dem Rücken** und saust mit 260 km/h und schneller durch die Luft. Fasst euch bei den Händen, an den Beinen, klemmt eure Füße unter die Arme der Mitspringen... Die grenzenlose Freiheit wird noch einmal grenzenloser. Und auch hier kannst du dein Können bei Wettkämpfen zeigen, z.B. im Freestyle / Artistik oder Vertikale Formation.

Wingsuit

Du fliegst mithilfe einer Wingsuit-Kombi (Stoff zwischen den Beinen und zwischen Oberkörper und Armen), mit der du gleiten und weite horizontale Strecke machen kannst.

Springen mit Foto- oder Videokamera

Wir alle kennen das... du hast deine Lizenz und eine Actionkamera... du willst durchstarten und coole Videos posten. Um das zu dürfen, brauchst du unter anderem 100 Sprünge. Es gibt noch weitere Bedingungen – wir schulen dich gern, damit du gut vorbereitet und sicher mit deiner Kamera loslegen kannst.

Nachtspringen

Ja, wir springen nicht nur bei Tag: Im September organisieren wir jedes Jahr ein Nachtspringen mit anschließendem Grillen und Lagerfeuer – wenn das Wetter es zulässt. Nachts aus dem Flieger in die Dunkelheit zu springen ist ein ganz besonderes Erlebnis, für welches du, neben weiteren Bedingungen, mindestens 100 Sprünge absolviert haben musst.

Außenlandung

Freunde heiraten und du möchtest im Anzug mit deinem Fallschirm vor dem Standesamt landen, bei einem Fußballspiel landen Fallschirmspringer im Stadion oder beim TabulaRaaza-Festival, wie 2019, werden Fallschirmspringer als Highlight gebucht. All dies sind Highlights, die sorgfältig geplant werden müssen. . . aber auch eine Menge Spaß machen!

Kappenkurse

Auch den oder vielleicht sogar DEINEN Fallschirm kannst du noch viel besser kennen lernen. Im Rahmen von Kappenkursen arbeitest du an deinen Schirmfahrt- und Landefähigkeiten. Bei uns werden jährlich Kappenkurse organisiert, die für jeden passend sind, egal ob Einsteiger oder Erfahrener.



Windtunnel

Einfach nur Spaß haben oder an deiner Freifallhaltung und -technik arbeiten kannst du nicht nur im Freifall. Das Indoor Skydiving / der Windkanal / der Tunnel bietet die Möglichkeit, das ganze Jahr zu fliegen und an deinen Fähigkeiten zu arbeiten, egal in welcher Disziplin oder welchem Erfahrungsstand. Wir organisieren regelmäßig, insbesondere im Winter, Windtunnel-Events z.B. in Bottrop oder Berlin: sprich uns gerne an!

Boogies

Welche weiteren Highlights kommen noch auf dich zu? So einige. . . Boogies! Boogies! Boogies! Boogies sind Springerevents, die weltweit organisiert werden. Meistens findet das Event zu einem bestimmten Motto über ein Wochenende (oder auch länger) statt und ist an einen Sprungplatz gebunden. Jeder Boogie hat sein eigenes Thema: Ein besonderes Flugzeug, ein Wingsuit-Boogie oder Inselhopping, bei dem du nach und nach über einigen Ostfriesischen Inseln abspringst.



Weitere Events sind **Scramble** – ein Spieletag für Fallschirmspringer! Bei einem Scramble spielt man in Teams gegeneinander und Spaß steht ganz oben. Ein guter Vergleich ist eine Kohlfahrt ohne Alkohol und. . . in der Luft. ;)

Kann man auch aus anderen Fluggeräten springen? Klar, es gibt neben zahlreichen anderen Absetzflugzeugen auch noch Highlights wie Helikopter oder Heißluftballone, die im Rahmen von Boogies oder Sommerfesten angeboten werden.



The sky is the limit!

Was dir noch alles passieren wird

Oder: Nach der Lizenz – Was sonst noch kommen kann. . .

Es ist vollbracht, du hast deine Ausbildung erfolgreich durchlaufen und hältst nun deine Lizenz in den Händen. Unseren Sport können wir an vielen Orten überall auf der Welt ausüben. Dies bringt aber auch manche Änderung gegenüber deinem Heimatplatz oder den Bedingungen, die du gewohnt bist, mit. Auf diese kannst du dich vorab einstellen und weißt dir dann zu helfen. Dies sind beispielsweise:

Hab ein Auge auf andere

Im Optimalfall legt jeder Springer seine Ausrüstung korrekt an. **Dennoch passen wir Springer aufeinander auf** und gucken vor dem Einstieg immer mal die anderen Springer an, ob alles „richtig aussieht“: Ist der Brustgurt richtig geschlossen? Ist die RSL eingehakt? Sind keine Gurte verdreht? Sieht die Klappe über der Reserve normal aus oder ist Stoff am Klappenrand zu sehen? Sprich die betroffenen Personen an, dass dir das aufgefallen ist. Jeder wird dankbar sein, dadurch im Ernstfall Unfälle vermeiden zu können. Und wer darüber lacht, überdeckt damit nur seine eigene Unsicherheit.

Springen an anderen Plätzen

Jeder Sprungplatz hat möglicherweise eigene Absetzreihenfolgen und Besonderheiten im Absetzvorgang. (für YourSky siehe Absetzvorgang und Absprungreihenfolge). Lass dir diese bei der **Platzeinweisung** erklären und frage beim Einstieg, ob es bei diesem Start Besonderheiten gibt. Dies kann bspw. sein, dass ein Freestyle-Team, das einen Doppelschlag (dies sind zwei Starts direkt hintereinander) fliegen möchte, ausnahmsweise vor den Bauchfliegern abgesetzt wird. Hieran sind dann die Wartezeiten an der Tür anzupassen.

Spontan wird die Gruppe größer

„**Willst du noch bei uns mitspringen?**“ – ein lieb gemeintes Angebot, aber du musst bei deiner Entscheidung für oder gegen den Sprung verschiedene Dinge beachten:

1. Reicht dein Erfahrungsstand aus? Bist du schon einmal eine Formation dieser oder ähnlicher Größe gesprungen und kannst du daher mit den speziellen Anforderungen an Exit, Anflug und Separation umgehen?
2. Wer sind die Mitspringer und welchen Erfahrungsstand haben sie? Bei erfahrenen Springern steht die Chance gut, dass du einen schönen Sprung mit positivem Lerneffekt erleben wirst. Eine Formation aus mehreren unerfahrenen Springern ist durchaus riskanter und geht gerne mal schief.
3. Ist es dein erster Sprung auf einem dir unbekanntem Sprungplatz, ist es besser das Angebot ein wenig nach hinten zu schieben und zunächst einen Solo-Sprung zu machen, damit du dich mit allen neuen Gegebenheiten vertraut machen kannst.

Einfach mal ‘nen Schirm testen

Bietet dir jemand sein Gurtzeug inkl. Fallschirm zum Probespringen an, weil du gerade auf der Suche nach etwas Eigenem bist, hole dir unbedingt den Rat eines Lehrers / Fallschirmwarts oder Fallschirmtechnikern, die dir sagen können, ob **die Gurtzeugmaße und die Schirmgröße zu**

deinen persönlichen Fähigkeiten und deinem Erfahrungsstand passen. Zudem benötigst du deine persönliche Halterhaftpflichtversicherung, um einen fremden Schirm springen zu dürfen.

Einfach mal deinen Schirm verleihen

Möchte jemand mit deinem Gurtzeug springen, dann wäge ab, wie vertrauenswürdig derjenige ist. Würde derjenige für den Fall, dass er es beschädigt oder bei einer Notprozedur Komponenten (Fallschirm, Trenngriffe oder Freebag) verloren gehen, diese ohne Diskussion **suchen und ggf. ersetzen**? Beantworte diese Frage mit „vielleicht“ ist es ein Nein. Am Ende kostet die Technik nämlich viel Geld.

Neue Absetzflugzeuge

Deine Sprungausbildung hast du auf einem ganz bestimmten Flugzeugtyp absolviert. Sobald du an andere Sprungplätze kommst, kann dort ein anderes Flugzeug zum Einsatz kommen, bspw. Cessna 182, Cessna 206, Cessna 208 (Caravan), Skyvan („Pink“), Pilatus Porter, Hubschrauber o.a. Lass dir stets neben der üblichen Platzeinweisung **eine Einweisung in das Absetzflugzeug** geben, damit du neben den möglicherweise anderen Absprungmöglichkeiten vor allem mit den Sicherheitsregeln am und im Flugzeug vertraut bist.

Ein Hoch und ein Tief

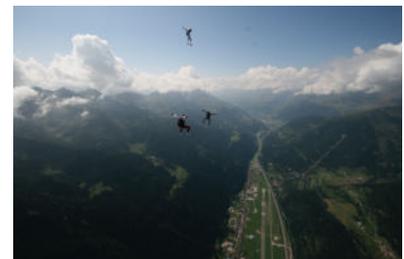
Veränderungen des Luftdrucks (höher oder niedriger als am Morgen oder Vortag, z.B. wegen Durchzug einer Front) führen dazu, dass dein digitaler Höhenmesser eine falsche Höhe anzeigt bzw. sich die Nadel deines analogen Höhenmessers dreht und damit verstellt / eine falsche Höhe anzeigt. In diesem Fall musst du deinen Höhenmesser von Hand wieder kalibrieren – neustarten (digital) oder auf Null drehen (analog).

Landen an einem anderen Ort

Unterscheidet sich der Ort, an dem du mit dem Absetzflieger startest, von dem Punkt, an dem du landen wirst in der Höhe über NN, ist es notwendig, **deinen Öffnungsautomaten und deinen Höhenmesser daran anzupassen**. Nutze hierzu unbedingt das Handbuch bzw. die Taschenkarte des Herstellers und lasse dich von einer erfahrenen Person unterstützen. Lasse dir zusätzlich vom Sprungdienstleiter, Sprungplatzbetreiber oder Veranstaltungsorganisator die Bedingungen des Landegebiets ausführlich erklären.

Springen in anderer Geografie

Ein anderer Sprungort bringt stets neben anderen Landeplätzen (Sand, Gras etc.) auch **andere Wetterbedingungen** mit sich. Bspw. ist die Luft in den Bergen aufgrund des geringeren Luftdrucks durch die höheren Lage „dünner“, weshalb dein Fallschirm dort schneller ist. Auf einer Insel ist es häufig windiger als im Binnenland, dafür ist der Wind oft stetiger / weniger böig. Ist ein Sprungplatz von viel Wald (ggf. mit sehr hohen Bäumen) umgeben, musst du das Lee beachten.



Ausrüstung vergessen

Du sitzt im Flugzeug und stellst fest, dass **dein Höhenmesser defekt ist, du deinen Höhenmesser oder deine Brille vergessen** hast. Ruhe bewahren, manchmal hat ein Mitspringer einen zweiten dabei oder es gibt im Flugzeug beim Piloten noch einen Ersatz. Falls dieser keinen hat, lässt du die anderen Springer springen, bleibst sitzen und landest wieder. Sich auf den akustischen Höhenwarner zu verlassen, ist keine Lösung, denn du kannst die Höhen nicht ablesen und damit auch nicht die Entscheidungshöhe.

Als erstes: Öffnungsautomat einschalten

Du kommst mit deiner Ausrüstung in die Packhalle, um am Tag einige Sprünge zu machen. Bevor du dich manifestierst, mit anderen Small Talk hältst oder dir ein Heißgetränk gönnst, **schalte deinen Öffnungsautomaten ein**. So kannst du sicher sein, dass du es auch beim Anziehen für deinen ersten Start angeschaltet hast. Prüfe vor dem Anlegen, ob im Sichtfenster des Öffnungsautomaten eine Null und ein Pfeil zu sehen sind, sowie durch einmaliges Drücken auf den CYPRES-Knopf, ob die Lampe aufleuchtet. So stellst du sicher, dass es aktiv ist.

Vor jedem Sprung: Öffnungsautomat checken

Als Teil des Ausrüstungschecks vor jedem Sprung prüfst du, ob der Öffnungsautomat noch eingeschaltet ist. Sofern das AAD ausgeschaltet ist, obwohl du es morgens angeschaltet hattest, so prüfe, ob es sich erneut einschalten lässt. Falls nicht, liegt offenbar ein technischer Defekt vor, und du kannst mit diesem System nicht springen.

Der Sprung vor die / vor der Kamera

Dich spricht jemand an und bietet dir an, **dich im freien Fall zu filmen**. Ist dies jemand, den du bereits kennst und weißt, dass es jemand ist, der eine erfahrene Videoflieger ist, spricht nichts dagegen und du kannst das Angebot annehmen. Sprich mit der Person jedoch detailliert über den Sprungablauf – wie bei jedem anderen Sprung auch. Kennst du diesen Springer aber nicht, frage ihn nach seiner Erfahrung mit Videosprüngen und lass dir durchaus auch seine Videobefähigung zeigen. Im Zweifel bitte dir bekannte Springer / Lehrer dir dessen Erfahrung zu bestätigen und euch beim Sprungbriefing zu unterstützen.

Und noch so viel mehr...

Dazu kommen andere Dinge wie eine andere Sprache, eine andere Platz- / Springerkultur und viele weitere Dinge, mit denen du vorher womöglich nicht rechnet.

Daher nimm dir Zeit für das Kennenlernen des anderen Sprungplatzes und scheu dich nie, Fragen zu stellen. Man wird dir immer gerne weiterhelfen.



Foto, Video und Social Media

Beim Durchblättern durch dieses Buch merkst du schon: Man kann richtig schöne Bilder (und Videos) von diesem Sport machen!

Wie schon im Kapitel Ausblick auf die Disziplinen aufgeführt wurde, sind u.a. 100 Sprünge die Mindestvoraussetzung, um selbst eine Kamera mitzunehmen. Aber auch am Boden entstehen tolle Bilder von dir und von anderen, die du vielleicht in Social Media teilen willst. Hier sind ein paar Hinweise und Begriffserklärungen. Kleiner Tipp vorab: Dies ist keine Rechtsberatung, und den Begriff „Copyright“ gibt es im deutschen Recht nicht.



Urheberrecht

Du bist der Urheber deiner Aufnahme, und das bleibst du auch. Dieses Recht kann nicht übertragen werden. Du bestimmst, wer was mit dem Bild machen darf, durch Erteilung eines Nutzungsrechts:

Nutzungsrecht

Gibst du jemandem das einfache Nutzungsrecht, darf derjenige dein Bild zum erlaubten Zweck nutzen – aber nicht exklusiv. Dafür braucht derjenige das ausschließliche Nutzungsrecht. Lädst du ein Bild von dir in Social Media hoch, übergibst du sehr weitreichende Nutzungsrechte an die Plattform. Das entscheidest du für dich so, wie du selbst möchtest – aber kannst du dies auch für andere entscheiden?

Recht am eigenen Bild

Hier wird es konkret: Ein Bild von dir selbst darfst du natürlich beliebig drucken, hochladen oder teilen. Andere Personen müssen aber damit einverstanden sein, dass du deren Anlitz so benutzt. Gerade bei Social Media möchte das nicht jeder. Eine Ausnahme ist es, wenn eine Person Teil einer Versammlung oder nur „unwesentliches Beiwerk“ einer Aufnahme ist, also nicht auf besondere Weise hervorsteht. Eine bestimmte Gruppengröße gibt es als Kriterium dabei nicht.

Letztlich sehen fast alle Springer fast überall gern Bilder und Videos von sich und können kaum genug davon bekommen. Vor dem Teilen auf öffentlichen Plattformen ist es aber eine gute Idee, das Einverständnis zu erfragen.

Sobald du mit der Aufnahme Geld verdienst oder die Nutzung oder Weitergabe nicht mehr selbst kontrollieren kannst, ist eine Absprache mehr als empfehlenswert.

Packanleitung

Die drei wichtigsten Regeln beim Packen:

1. Halte die Leinen jederzeit stramm
2. Trenne Stoff und Leinen voneinander
3. Erlaube keine Chance auf Verknotungen

Vorbereitung



Gurtzeug ablegen, möglichst weit am Rand der Packhalle – der Platz wird noch benötigt



Gewicht vor das Gurtzeug, zwischen die Tragegurte stellen

Vorbremsen



Die Tragegurte nebeneinander anordnen



Auf einer Seite mit der Steuerschleife das Vorbremsauge knapp durch den Ring ziehen



Die Schlaufe durch das Auge stecken, stramm am Ring fixieren, darüber in die Lasche stecken und festkletten



Die Überlänge in der dafür vorgesehenen Klett Tasche verstauen



Die Klett Tasche verschließen und den Vorgang auf der anderen Seite wiederholen

Schirm aufnehmen



Steuerleinen über den Zeigefinger legen



Hinteren Tragegurte über den Mittelfinger legen



Vorderen Tragegurte über den Ringfinger legen



Mit den Leinen nach vorne zum Schirm laufen



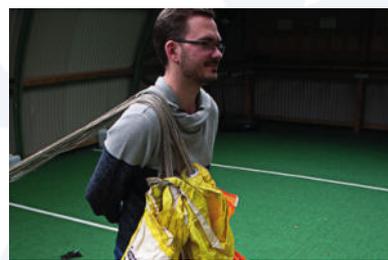
Darauf achten, dass die Kaskaden (Abzweigungen) auf einer Höhe sind (Symmetrie)



Auf mögliche Verdrehungen oder Durchschläge kontrollieren



Steuerleinen anheben. Diese sollten frei verlaufen und nicht in sich verdreht sein



Alle Leinen über eine Schulter legen

Schirm sortieren



Den Schirm leicht auf die Seite drehen und die vorderen Zellöffnungen zählen



Die Zellen dabei nacheinander auf der Hüfte ablegen. Tipp: Die meisten Schirme haben neun Zellen



Alle Zellen in eine Hand nehmen



Hochheben und ausschütteln



Anschließend zwischen die Beine klemmen



Übe immer etwas Zug auf die Leinen aus



Die Leinen sollten links und rechts wieder gleich lang sein



Dies ist die erste Kammer, in der der Stoff sortiert wird



Den Stoff zwischen den A- und B-Leinen nach außen legen



Die erste Kammer vorsichtig zur Seite legen



Die zweite Kammer ist zwischen den beiden Sliderösen. In der zweiten Kammer den Stoff zwischen den B- und C-Leinen nach außen legen



Den Slider in die zweite Kammer legen



Die zweite Kammer vorsichtig zur Seite legen



Die dritte Kammer einfach auf die vorherigen legen



Sie ist sehr schmal – ziehe sie nicht so weit wie die ersten Kammern



Darauf achten, dass die Leinen in der Mitte liegen. **So nicht!**



Die Steuerleinen in die Hand nehmen



Es sind die vier zuoberst liegenden Leinen



Behalte sie mittig, ziehe sie nicht zur Seite



Die fünf D-Leinen ebenfalls in die Hand nehmen



Die oberste fünfte D-Leine ist auch am Stabilisator befestigt



Mit einer Hand beide Leinenpaare anheben



Mit der anderen den Stoff vorsichtig nach außen legen



Alle Leinen dieser Seite sollten jetzt in der Mitte übereinander liegen



Diesen Vorgang auf der anderen Seite wiederholen, danach kommt der erste Check.



Die Sliderösen ganz nach unten schieben



Perfekt: Die Leinen sind komplett gerade und mittig, der Stoff außen



Nach dem Check muss die Schwanzkante der Mittelzelle nach oben geholt werden



Dazu an der äußeren Kante des Schirms vorsichtig bis in die Mitte zum Label vorarbeiten



Vorsichtig die Mittelzelle anheben, ohne die Leinen auseinander fallen zu lassen



Den Stoff mit der Mittelnaht mittig, fest um die Leinen legen



Den sortierten Stoff mit einem Bein in Position halten, die Mittelzelle über das Bein ziehen



Diesen Vorgang auf der anderen Seite wiederholen



Die Mittelzelle hinter dem Schirm zusammenziehen



Achte darauf, dass die Nähte symmetrisch gelegt sind



Die Mittelzelle vorsichtig einrollen, nur die Mittelzelle, nicht den darunter sortierten Stoff



Die Leinen halten nun von selbst auf der Schulter: Du kannst die zweite Hand auch dazu nehmen



Zuerst bei den Leinen etwas fester eindrehen, danach mit beiden Händen weiter unten drehen



Darauf achten, dass die Mittelnaht auf der Vorderseite mittig bleibt



Mit der einen Hand den Schirm bei den Leinen festhalten. Mit der anderen Hand den eingerollten Stoff fixieren



Vorsichtig den Schirm zu Boden legen. **Nicht schmeißen!**



Darauf achten, dass die Leinen gestreckt bleiben

Einpotten



Ggf. gerissene Gummis am POD austauschen und ggf. den Hilffschirm dekollabieren



Mit den Knien den Schirm beim Label fixieren



Vom Label nach oben den Stoff vorsichtig unter den Schirm streichen und dabei die Luft aus dem Schirm drücken



Arbeite immer vom Gurtzeug nach oben, damit die Leinen stramm bleiben



Auch weiter oben die Luft aus dem Schirm streichen und drücken



Dazu kann man sich auch vorsichtig auf den Schirm legen



Mit der einen Hand die Leinen fixieren, die andere Hand oberhalb des Labels platzieren



Schätze dabei den nötigen Abstand anhand der Tiefe des PODs



Nun den ersten S-Schlag falten. Deine zweite Hand ist die Knickkante



Dabei wandert die eine Hand unter der anderen hindurch



Den S-Schlag mit den Knien vorsichtig fixieren. Nimm nicht dein ganzes Körpergewicht



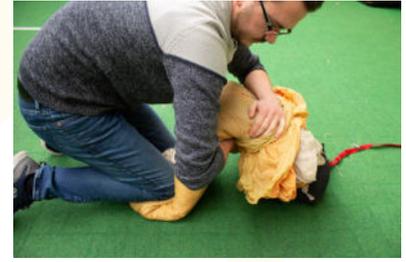
Den Schirm auf POD-Breite bringen, dazu den äußeren Stoff unterklappen



Nun erneut die Luft aus dem Schirm streichen



Halte mit einer Hand die Unterseite eng zusammen



Mit der anderen Hand den zweiten S-Schlag falten



Übe immer leichten Druck auf den Schirm aus



Auf beiden Seiten mit der Hand fixieren



Auf den ersten S-Schlag ablegen



Vorsichtig fixieren und den POD mit der Lasche nach unten vor den Schirm legen



Die Lasche auf der einen Seite ganz unter den Schirm ziehen



Die Oberseite des PODs über den Schirm ziehen



Den Vorgang auf der anderen Seite wiederholen



Übe immer Druck auf den POD aus



Den POD aufstellen und den Stoff etwas nachdrücken



Ziehe die Lasche beim Nachdrücken in Richtung der Ösen



Eines der beiden mittleren Gummis durch die erste Öse der Lasche führen



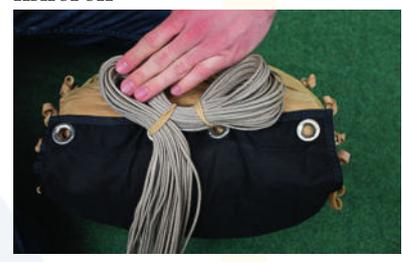
Mit den Leinen eine Schlaufe formen und mit dem Gummi fixieren



Das Leinenbündel muss über die Lasche verlaufen



Nun im Zick-Zack von der Mitte nach außen arbeiten



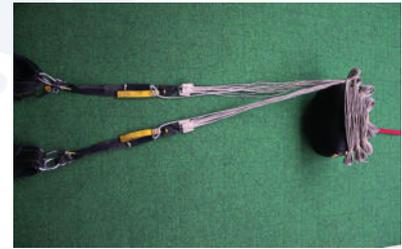
Eine Schlaufe sollte ca. 3-4 Finger groß sein



Sollten die Gummis zu locker sitzen, kann man die Gummis auch doppelt nehmen



Dabei darauf achten, dass alle Gummis in etwa gleich stramm sind

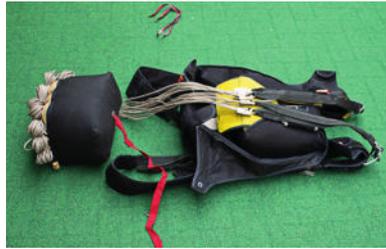


Es sollte eine Überlänge von etwas mehr als der Risserlänge übrig bleiben

POD im Container verstauen



Nun den POD über das Gurtzeug heben



Dabei darauf achten, dass der POD nicht verdreht wird!



Den Riser unverdreht mit der Steuerschleife nach innen verstauen, die rote Lasche umzu



Anschließend die Schulterklappe schließen und den Vorgang auf der anderen Seite wiederholen



Die Tragegurte müssen symmetrisch im Container ankommen



Nun das Packbank durch den Loop führen und auf der Reserve ablegen



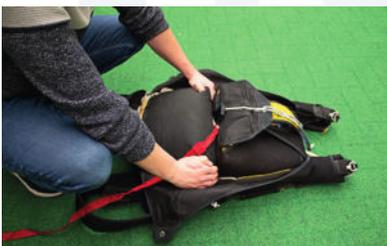
Den POD unverdreht auf die Reserve legen. Die Bridle vollständig aus dem POD ziehen, bis der Knoten sichtbar wird



Die Überlänger in die unteren Ecken des Containers legen. Die restliche Überlänge in der Mitte ordentlich verlegen. **Der zweite Check steht an!**



Den POD ca. 45° in den Container eintauchen lassen



Den POD nun wieder zurück drehen wie abgebildet



Mit den Knien fixieren

Container verschließen



Das Packband durch die Öse der unteren Klappe führen und ziehen, bis der Loop weit durch die Öse ist



Mit dem Knie kann man den Loop nun fixieren



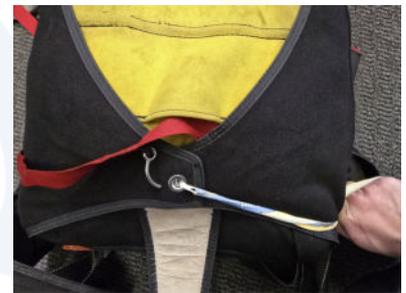
Das Packband durch die Öse der oberen Klappe führen und ziehen, bis der Loop durch die Öse ist



Mit dem Knie fixieren und die Bridle auf der oberen Klappe ablegen. Der Pin sollte jetzt auf Höhe der Öse sein und die Überlänge auf dem Pod liegen. Der Hilfsschirm ist links neben dem Gurtzeug



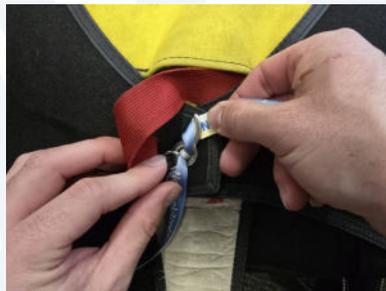
Das Packband durch die Öse der rechten Klappe führen und ziehen, bis der Loop durch die Öse ist. Darauf achten, dass der Pin nicht verschwindet



Das Packband durch die Öse der linken Klappe führen und ziehen bis der Loop durch die Öse ist. Die Bridle darf nicht von der linken Klappe eingeklemmt werden und es muss ein freier Verlauf bis zum Hilfsschirm sichergestellt sein



Den Pin von unten nach oben durch den Loop stecken



Das Packband unter dem Pin durchführen und vorsichtig mit Kraft ziehen



Das Packband rutscht mit leichtem Zug unter den Pin. Beim Herausziehen beschädigst du so nicht den Loop. Vorsichtig und langsam ziehen, ziehst du zu schnell, erzeugt dies Hitze, durch die das Loopmaterial schmilzt und beschädigt wird



Die Bridle ausdrehen und den Hilfsschirm ausgebreitet dicht an das Gurtzeug legen



Die Überlänge der Bridle falten



Den Hilfsschirm einmal zum Gurtzeug falten



Den Hilfsschirm ein zweites mal zum Gurtzeug falten



Den Hilfsschirm nun zu einem Drittel falten



Das zweite Drittel des Hilfsschirms falten



Erneut den Hilfsschirm zu einem Drittel falten



Erneut das zweite Drittel des Hilfsschirms falten. Der Hilfsschirm sollte nun die Größe der Tasche haben



Den Hilfsschirm mit 2 Finger fixieren und die in der Tasche verstauen



So tief verstauen, dass auch der Griff mit in der Tasche steckt



Nur den Griff vorsichtig aus der Tasche ziehen. Das Abschlussgummi von der Tasche sollte jetzt locker sein und leiert so nicht aus



Die Bridle wie abgebildet unter der Klappe verlegen



Es sollte jetzt nur noch der Teil der Bridle zu sehen sein, der von oben über den Pin nach unten geht



Die letzte Klappe schließen, und der letzte Check steht an. Du hast es geschafft und deinen Fallschirm gepackt!

Yours Truly



Glossar

AFF	Accelerated Freefall, „beschleunigte Freifallausbildung“
Altimeter	Höhenmesser
Aufziehgriff	Griff zum Öffnen des Hauptschirms
BOC	„Bottom of Container“. Die heute übliche Bauart des Gurtzeugs, bei welcher der Hilfsschirm in einer Tasche an der Unterkante des Gurtzeugs verstaut ist
Boxposition	Grundposition im Freifall (Kopf im Nacken, Hände auf Augenhöhe, Unterschenkel 45° angewinkelt, Hüfte durchgedrückt)
Bridle	Verbindung zwischen dem POD und dem Hilfsschirm. Auch Hilfsschirmverbindungsleine genannt
Cutaway	Abtrennen, Abtrennvorgang des Hauptschirms
Coachingsprünge	Fünf Sprünge mit einem Coach für einen ersten Einblick in das Formationspringen / Springen mit anderen Springern
Container	Die äußere Verpackungshülle des Gurtzeugs, in dem der Haupt- bzw. Reserveschirm verpackt ist
CF / CRW	„Canopy Formation“. Eine Disziplin, bei der Formationen am Schirm gezeigt werden. Auch CRW („Canopy Relative Work“) genannt
CYPRES	Cybernetic Parachute Release System; elektronischer Öffnungsautomat. Markenname der Fa. Airtec
Dive-Exit	Hechtsprung; Absprung mit dem Kopf voran, vergleichbar mit dem Kopfsprung ins Wasser
Dreiringsystem	Verbindung zwischen Haupttragegurten / Hauptschirm und Gurtzeug, die durch das Flaschenzugprinzip ein Abtrennen ohne immensen Kraftaufwand ermöglicht
Dropzone	Sprungplatz
Dytter	Eigentlich der Name eines speziellen Modells der Firma Larsen & Brusgaard. Wird heute aber meist synonym für einen akustischen Höhenwarner verwendet
DZ	Siehe Dropzone
Entscheidungshöhe	500 m; siehe
Exit	Absprung aus dem Flugzeug
Exitorder	Absprung- bzw. Absetzreihenfolge
Fassrolle	Drehung um die Längsachse
Fahne	Eine mögliche Fehlöffnung; siehe
FF	Siehe Freefly
Flamingo	Eine mögliche Fehlöffnung; siehe Flamingo
Flaren	Auftrieberzeugendes Bremsen bei der Landung eines Flächenfallschirmes durch das Herunterziehen der Steuerleinen

Floaten	Verringern der Freifallgeschwindigkeit durch Anpassung der eigenen Körperhaltung
Floater-Exit	Abprung, bei dem man sich so in der Tür positioniert, dass man den Körper sofort dem (relativen, aus Flugrichtung kommenden) Wind präsentiert
Formationsspringen	Kurz „FS“; eine Disziplin, bei der auf dem Bauch fliegend unterschiedliche Formationen in einer Gruppe (zu zweit, zu viert, acht oder noch mehr) gezeigt werden. Auch Relative Work (RW) genannt
Freebag	Freie Tasche; Bezeichnung für den Verpackungssack nebst Hilfsschirm des Reserveschirms, welcher sich bei einer Reserveöffnung vom Reserveschirm trennt
Freefly	Kurz FF; eine Disziplin, bei der die Springer auf dem Rücken, Kopf, sitzend oder stehend mit hoher Freifallgeschwindigkeit fallen
Frontriser	Vordere(r) Haupttragegurt(e) eines Fallschirms
FS	Siehe Formationsspringen
Funktionskontrolle	Siehe Funktionskontrolle
Funnel	Formation, die zusammenbricht
Gear	Siehe Gurtzeug
Gelinkter Exit	Gemeinsamer Absprung aus dem Flieger, bei dem sich die Springer festhalten (z.B. an den Händen, Griffleisten)
Groundschool	Der theoretische Unterricht zu Beginn der Fallschirmausbildung
Gurtzeug	„Rucksack“, den du beim Fallschirmspringen auf dem Rücken trägst, in dem u.a. dein Fallschirm verpackt ist. Wird oft synonym verwendet mit komplettem Sprungsystem (d.h. inklusive Haupt- und Reserveschirm und Öffnungsautomat)
Halbe Bremse	Die Steuerschlaufen werden nur bis zur Hälfte und nicht voll durchgezogen
Handdeploy	„Handauslösung“; Bezeichnung für das übliche Öffnungssystem, bei dem der Hilfsschirm des Hauptschirms zusammengefaltet in einer Tasche steckt und nur der Griff herauschaut
Hauptschirmgriff	Griff, mit dem der Hauptschirm ausgelöst wird
Haupttragegurte	Verbindung zwischen Gurtzeug und Fangleinen des Fallschirms. Auch Riser genannt
Hilfsschirm	Kleiner Rundkappenschirm, der zur Öffnung am Hauptschirmgriff gezogen und in den Luftstrom geworfen wird, sich mit Luft füllt und somit die Öffnung des Hauptschirms einleitet
Höhenabbausprünge	Drei Sprünge aus geringerer Höhe (2 000 m, 1 500 m und 1 200 m)
Hufeisen	Eine mögliche Fehlöffnung; siehe Hufeisen
Jump Run	Anflug zum Absetzen; die Richtung / Strecke, die das Flugzeug fliegt, während es die Fallschirmspringer (über dem Sprungplatz) absetzt
Kill-Line	Leine, die innerhalb einer doppelagigen Bridle verläuft und den Hilfsschirm nach der Hauptschirmöffnung kollabieren lässt

Kombi	Sprungkombi; Anzug für das Fallschirmspringen
Lee	Die dem Wind abgeneigte Seite, „Windschatten“
Leveln	Das Anpassen der eigenen Flughöhe an andere Springer, mit denen man springt, sprich die Freifallgeschwindigkeit durch die eigene Körperhaltung anpassen
Load	Bezeichnung für das Flugzeug, welches einen Absetzvorgang durchführt. Auch Lift genannt
Loop	Stoffschleufe, durch die der gebogene Metallpin (an der Bridle) gesteckt wird, wodurch die Klappen des Containers geschlossen gehalten werden
Luv	Die dem Wind zugeneigte Seite
Manifest	Ort der Sprungbetriebsplanung; Zentrale / Empfang an einem Sprungplatz, u.a. trägst du dich hier für einen Load ein („manifestierst dich“) und zahlst am Ende des Tages deine Sprünge
Notprozedur	Siehe Notprozedur
Öffnungsautomat	Automatisches Auslösesystem, welches den Reserveschirm in einer bestimmten Höhe und Fallrate automatisch öffnet. Auch AAD (Automatic Activation Device) oder CYPRES (meist verbreitetes Modell) genannt
POD	Parachute opening device; Packsack
Pullen	Ziehen des Hauptschirmgriffs zur Einleitung der Schirmöffnung
Pumpen	Volles Durchziehen und Nachlassen der Steuerleinen
Reserve Static Line	Reserveaufziehleine; Verbindungsleine zwischen einem Haupttragegurt des Hauptschirmes und dem Kabel des Reservegriffs
Reservegriff	Griff auf der linken Vorderseite auf Bauchhöhe unterhalb des Brustgurtes zum Aktivieren des Öffnungsvorgangs des Reserveschirms
Relativer Wind	Der Wind, der im Freifall auf den Körper wirkt. Anfangs vor allem aus horizontaler Richtung (durch die Geschwindigkeit des Flugzeugs), nach der Beschleunigungsphase vertikal von unten anströmend
Rig	Fallschirmsprungsystem
Riser	Haupttragegurt(e) des Fallschirms
RSL	Siehe Reserve Static Line
RW	Relative Work, siehe Formationsspringen
Scheingriff	Übung zum Simulieren des Ziehens, also Hauptschirmgriff greifen, jedoch nicht ziehen
Separation	Das schnelle Entfernen der Springer voneinander, bei einem gemeinsamen Sprung, kurz vor der Schirmöffnung, durch einen Track
Shit-Handle	Griff, mit dem von der dem Hauptschirmgriff gegenüberliegenden Seite ein AFF-Lehrer die Hauptschirmöffnung einleiten kann
Slider	Öffnungsverzögerungstuch, siehe Slider

Snivel	Ausdruck für die Öffnungsphase, bei welcher der Fallschirm durch den Slider zusammengehalten wird und die in die Zellen einströmende Luft langsam einen Gegendruck zur Entfaltung aufbaut. Gilt bei zu langer Verzögerung als Fehlöffnung
Spotten	Der prüfende Blick aus dem Flugzeug um beim Exit-Signal des Piloten zu prüfen, ob der Absetzpunkt richtig und der Luftraum frei ist
sqft	Siehe Squarefeet
Squarefeet	Flächenmaß: Quadratfuß (sqft)
Stall	Strömungsabriss; überzogener / überbremster Flugzustand bei Flächenfallschirmen, bei dem der Auftrieb verloren geht
Stern	Eine Formation, bei der sich die Springer gegenüber liegen und an den Händen oder Armen festhalten
Throw-Out-System	Die häufigste Variante der manuellen Hauptschirmöffnung, bei der der Hilfsschirm in der BOC-Tasche verstaut ist und zur Öffnung gezogen und in den Windstrom geworfen wird. Nach Strecken der Bridle wird der Pin aus dem Loop gezogen und öffnet so den Container
Tracken	Gestreckte Freifalllage ohne Hohlkreuz, welche die maximal mögliche Vorwärtsbewegung verursacht; die Arme werden dabei neben den Körper gehalten, die Beine voll durchgestreckt und der Körper abgeflacht, damit Vorwärtsfahrt erzeugt wird. Insbesondere zur Separation zwischen Springern angewandt
Trennkissen	Kissen auf der rechten Vorderseite auf Bauchhöhe unterhalb des Brustgurtes zum Abtrennen des Hauptschirms
Toggles	Steuerschlaufen
Waiver	Enthaftungserklärung; Freistellungserklärung; Verzichtserklärung
Wingload	Flächenbelastung des Fallschirms
Wingsuit	Flügelkombi; Fallschirmsprunganzug mit angenähten Staudruckflügelprofilen zwischen Armen und Beinen; die Flügelprofile werden im Freifall dazu benutzt, die Energie des Fallens in einen (für den Freifall) sehr flachen Gleitwinkel umzusetzen und vorwärts zu fliegen; erinnert vom Aussehen stark an eine Schwalbe im Gleitflug
Zielkreis	Zentraler Kreis (meist durch Kies vom Rasen abgesetzt) auf der Landewiese